Ifjú REPÜLŐ

A MAGYAR FIÚK REPÜLŐ LAPJA



IV. ÉVFOLYAM I. SZÁM
1944. január 1.
ÁRA 50 FILL.



HADNAGY-AVATÁS KASSÁN

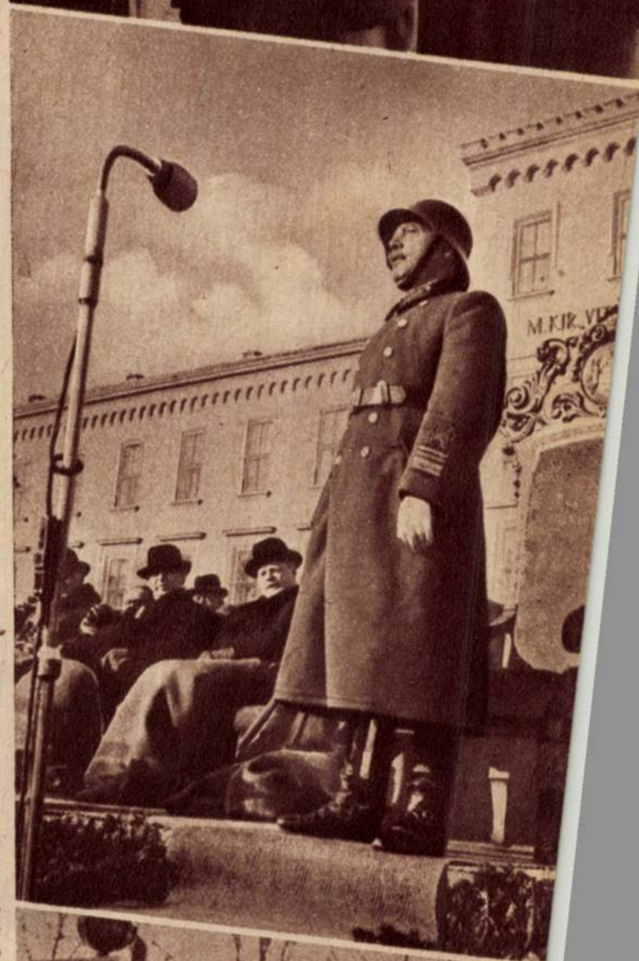


December hatodikán, a Kormányzó Ur névnapján avatták hadnaggyá a Horthy István Honvéd Repülő Akadémia most végzett növendékeit . . .

Az avatási ünnepségek már kora reggel elkezdődtek. Az akadémia tornatermében gyűltek össze az akadémikusok és a tanári kar. Itt történt meg a hadnagyi kinevezések felolvasása és az oklevelek kiosztása. Ezután istentiszteletre vonultak az új hadnagyok.

Ezalatt az akadémia udvarán folytak az előkészületek az előkelőségek fogadására és az ünnepélyes esküttételre. A hősi emlékművel szemben felállított díszes emelvényen foglalt helyet pontban 11 órakor vitéz Magyarosy Sándor altábornagy, a Kormányzó Ur képviseletében. A díszemelvény két oldalán elhelyezett székeken ültek a megjelent katonai és polgári előkelőségek. Külön hely volt biztosítva az akadémikusok hozzátartozóinak, a rádió és sajtó képviselőinek.





Először vitéz ditrói Orosz Béla ezredes, az akadémia parancsnoka intézett búcsúbeszédet a díszemelvénnyel szemben felsorakozott új hadnagyokhoz. A beszéd után következik a legünnepélyesebb pillanat az eskütétel. A csendben ércesen zeng a magyar légihaderő legfiatalabb tisztjeinek szava, amint esküsznek a zászlóra.

Az eskütétel után Szabó Andor rangidős hadnagy mondja el búcsúbeszédét bajtársai nevében. Végül a Kormányzó Ur képviselője emelkedik szólásra. „Amelyik nemzet élni akar — mondotta — annak a fiainak a nemzet és a saját maguk életének, létének fennmaradásáért harcolni és győzni kell !” Buzdító szavai, mint atyai jótanácsok hangzanak a fiatal hadnagyok felé . . .

A szép ünnepség végén a kivonult repülő díszszázad díszmenetben vonult el a hadnagyok arcvonala előtt, majd a hősi halált halt bajtársak hősi emlékművét koszorúzták meg. A m. kir. légierők kiváló tisztjeinek száma ismét gyarapodott . . .

stgy.





IV. ÉVFOLYAM BUDAPEST, 1944. JANUÁR 1. SZÁM

IFJÚ REPÜLŐ

A MAGYAR FIÚK REPÜLŐLAPJA

Vegyük komolyan a modelezést!

Hála Istennek, egyre elszigeteltebb jelenséggé válik, hogy a modelezést komolytalan és haszontalan időpocsékolásnak minősítik. Egyre nagyobb a megértés a modelezés és a modelezők iránt és ez is kedvezően befolyásolhatja a munka sikerét.

Mikor mintegy másfél évvel ezelőtt az Ifjú Repülő azt tűzte ki jelszavául, hogy „legyen a modelezés a magyar ifjúság nemzeti játéka", akkor nem valami dominó vagy halma, vagy éppenséggel szembekötősdi jutott az eszünkbe, hanem a játék legnemesebb értelmét, testet-lelket felüdítő, nemes szórakozást láttuk magunk előtt. Ilyen értelemben sürgetjük ma is a modelezés országos alapokra való kiterjesztését, felhasználva a pillanatnyilag meglévő, de erősen szűknek tartott kereteket és a szervezés minden lehetséges eszközét értékesítve a nemzetileg is nagyfontosságú cél érdekében.

De nem csupán „nemzeti játék" a modelezés, hanem tanszer a javából. Kísérleti eszköz, a tudományos kutatás nélkülözhetetlen segítője, sok új és értékes felfedezés közvetlen oka.

A leendő mérnök még középiskolás korában modelen ismeri meg a légerőtan legfontosabb törvényeit és eközben olyan szakismeretekre tesz szert, amelyeknek később egész életében hasznát látja. Az a mérnök, akinek fiatalkorában a modelezésen keresztül a repülés dinamikájának és mechanikájának törvényei vérévé váltak, sokkal tágabb látókörrel láthat hozzá majdan a „nagy" gépek tervezésének, mint ebben járatlan kartársa. És mennyivel könnyebben és biztosabban használja majd a kísérletezésben a modelt, hiszen ért hozzá, ismeri és ... bízik benne. Mert minden kísérlet csak annyit ér a tudományos kutatásban, amennyire meg lehet benne bízni. A kísérleti eredmények kiértékelésében a kritikai szellem érvényesül, minden csak megfelelő feltételek mellett, alapos átrostálás után alkalmazható az új környezetben. Ezzel a modelező már eleve tisztában van, számára ez nem jelent újat és így nem is jár kellemetlen meglepetéssel. A modelt élete munkájában megbízható és szolgálatrakész segítőtársként kezeli majd.

De nem csupán repülőmérnökök vannak, hanem még sokkal több repülő kell a gépek levegőbe juttatásához. S ezek ugyanígy értékesíthetik szakismereteiket. A modelezés ilyen szempontból a repülővezetés veszélytelen előiskolája, ahol a légjárás tudnivalóinak velejét ismeri meg a leendő pilóta. Ez meg is könnyíti a kormánymozdulatok értelmének megtanulását és beidegzését. Ma még talán nincsenek statisztikáink arra, hogy mennyivel hamarabb tanulta meg a repülőgépvezetést az a jelölt, aki modelező volt, de annyi bizonyos, hogy a modelező repülőgépvezető felkészültsége lényegesen alaposabb és az elméleti és gyakorlati kiképzésben egyként előnyben van nem-modelezőkkel szemben. A modelezés ilyeténképpen a haderőnkívüli előképzésben is fontos szerepet játszik, jelentőségét ma már sehol sem merik kétségbe vonni.

Igy látjuk tehát a modelezést: ez a próbaköve a repülés iránt való érdeklődésnek, a repülés szeretetének, a becsületes munkakészségnek, ezen át jut élete hivatásának útján egyenesbe a leendő repülőgépvezető, repülő és mérnök s ezen át készül fel kötelességének jobb, lelkiismeretesebb teljesítésére.

A jövő a szakembereké. Már pedig a modelezés már fiatal korban rendkívül értékes szakismeretekkel és a személyes kísérleti tapasztalat közvetlen élményével ajándékozza meg a leendő repülőt.

Volare necesse est! Repülni kell. Ha pedig a repülésre nemzeti létünk szempontjából szükség van, vegyük komolyan az erre az útra vezető első fontos, sokszor döntő állomást: a modelezést!

ORSZÁGOS ZÁRTTÉRI MODELVERSENY

Ahogyan az újságíró látta:

December 12-én délelőtt rendezte meg a magyar Aero Szövetség országos zárttéri modelversenyét a Horthy Miklós Nemzeti Sportcsarnokban. A versenyen az ország minden részéből láttunk modelezőket és az indított gépek között több ügyes és eredeti szerkesztésű típust találtunk. Az eredmények semmivel sem maradtak el az eddigiek mögött és a várakozásnak mindenben megfelelve a magyar modelezés fejlettségéről tettek tanuságot.

A Sportcsarnok hatalmas épülete már jóval a kitűzött kezdési idő előtt zsibongott a modelezők seregétől. Középiskolás diákok, leventék, főiskolai hallgatók egyaránt féltő gonddal foglalatoskodnak gépeikkel és lelkesen csillogó szemeikből látszik, hogy sokat várnak a mai naptól. Mindegyikük biztosra veszi, hogy nem fog szégyent vallani kis remekművével és titkon mindegyikük reméli, hogy sikerülni fog rekordot felállítani...

A folyosók minden zugában izgatott versenyzőkkel találkozik az ember, amint éppen motorpróbát tartanak, vagy óvatosan néhány méteres berepítést végeznek. Még egy-két utolsó simítás, gombostűfejnyi ragasztócsepp a tubusból és felszállásra kész a model. A szükséges javítások elvégzésére a verseny közben keletkező törések helyrehozására egy egész kis javítóműhely létesült az egyik sarokban, a legszükségesebb anyagokkal felszerelve.

A Sportcsarnok tribünjeit teljesen megtöltötte az érdeklődők hatalmas tömege. Az első sorban ott látjuk vitéz Háry László vezérőrnagyot, a Magyar Aero Szövetség elnökét, Valgóczy István őrnagy, az Országos Levente Modelező Központ vezetője és Czirmay Zoltán MAeSz főfelügyelő társaságában.

A helyeket szinte szorongásig megtöltötték a versenyre kiváncsi gyermekek és izgatottan lesték az indítóhelyről egymásután startoló modelek útját. Egy-egy szebben repülő és az átlagosnál tovább levegőben maradó modelt az egész társaság csak boxmeccseken tapasztalt lelkesedéssel és hévvel biztatott, hogy csak úgy zengett a hatalmas csarnok! Mikor valamelyik nagyratörő gépecske a csarnok tetejét próbálta áttörni és a falakat ostromolta, mindenki együtt szomorkodott a model gazdájával, hogy végeszakadt a sikeres repülésnek, ha pedig az okos kis gép ügyesen kikerülte az akadályokat, mindenki megkönnyebbülten lélekzett fel!

A megafon egymásután mondta be a soron következő induló nevét és minduntalan felhangzott belőle egy-egy kiemelkedőbb eredmény, melyre a gyereksereg tapsa a válasz. A reflektorfényben ezer színben csillogó mikrofilmbevonatú szárnyak könnyed siklása bármely izgalmas sporteseménynél jobban leköti a nézők figyelmét és késő déli órákig elhúzódó verseny egy pillanatra sem volt unalmas. A versenyre kijött a filmhiradó egy különítménye is és több érdekes felvételt készített.

A verseny végén került sor az eredmények kiértékelésére és a díjak kiosztására. Szép és komoly eredményeket könyvelhet el a magyar modelezés ezután a verseny után is és az ország modelezőinek nagy találkozása, alkalmat adva a tapasztalatok kölcsönös kicserélésére, bizonyára serkentőleg fog hatni a további munkára! Annyit mindenesetre örömmel állapithatunk meg, hogy ekkora érdeklődést még soha nem tapasztalhattunk a modelversenyek iránt, mint most!

st—gy.

Ahogyan a modelező látta:

Örvendetes tény, hogy a zárttéri modelezés egyre nagyobb tömegeket mozgat meg és olyan modelező egyesületek és szakosztályok, amelyek tavaly még nem foglalkoztak a modelezésnek ezzel az érdekes és sok kézügyességet és tapasztalatot megkívánó ágával, idén már sikerrel szerepeltek a versenyen, sőt... még világrekordot is javítottak volna, ha a versenyrendezőség néhány felettébb bölcs tagja a hitelesítés elől nem zárkózott volna el, sőt egyenesen le nem intette volna a szakosztály vezetőjét. A mai **farkasordításban** szerénységgel nem lehet érvényesülni. Így nem verekszi ki magának a magyar modelezés világviszonylatban a megfelelő helyet!

Talán folytassuk azonban az örvendetes tényekkel. Mindenekelőtt kellemes meglepetés volt a verseny aránylagos rendezettsége, tehát az a tény, hogy a rendezőség igyekezett nem zavart kelteni, hanem az indulók és a szurkolók hadában rendet teremteni s így a zavartalan versenymenetet biztosítani. Mindazonáltal érdemes lenne versenyrendezőinket mondjuk Németországba tanulmányútra küldeni, hogy megismerjék azt a nagyszerű és nem is olyan könnyű tudományt, hogyan kell egy versenyt megrendezni. Nem könnyű feladat. Az adott esetben a terep is megkönnyítette a rendezőség dolgát a így nem támadt olyan kavarodás, mint a boldogult emlékű országos szabadtéri versenyeken. De a versenyzők sorrendjének, az indítás mikéntjének a megállapítása még alaposan fejleszthető. Mindenesetre ez már fejlesztési alap.

További kellemes meglepetés az indulók nagyszáma a háborús beszerzési nehézségek ellenére. Sem balzának, sem pedig mikrofilmnek nem vagyunk bőviben, mégis se szeri se száma a modeleknek. Ráadásul az átlagos színvonal is igen jó volt. Ha talán nem is voltak kiemelkedő modelek, a középérték igen kedvező. Mégis vannak modeleink, amelyek már inkább hagyománytiszteletből nyerik meg a versenyeket és ez éppen a feltörekvő új nemzedéknek szegi kedvét.

És most lássuk a verseny „sirám"-ait. Azokat a kifogásokat, amelyeket jogosnak tartunk és amelyek mellett nem mehetünk el szótlanul, mert akkor nem teljesíthettük volna hivatásunkat.

Először is, az a tiszteletteljes kérdésünk a verseny vezetőségéhez, hogy vajjon mindenkinek egyforma mértékkel mér-e? Mert, ha igen, úgy hogyan történhetett meg az a szerintünk érthetetlen eset, hogy egy kis klikk-szerű csoport engedélyt kapott, hogy modeljeit előzőleg berepíthesse, míg egy másik egyesület — mely nyilván nem a kiválasztottak közé tartozott — ugyanakkor odakünn rekedt, mert őket már nem engedte be a rendezőség. Miért kaptak tehát a szerencsés protekciósok 2—3 starttal többet, mint emezek. Talán jobban érdemelték meg, vagy itt is érvényesül a nagybácsi-rendszer? Valamennyi magyar modelező nevében nyilatkozunk, mikor elvárjuk, hogy hasonló eset még egyszer ne forduljon elő, mert akkor az Ifjú Repülő is erősebb hangon száll síkra a versenyben mindenki egyenlőségének elvéért. **A rendezőség első kötelessége a pártatlanság.**

Kettes számú kérdésünk a következő: A versenyen az egyik helikopter model 23 másodpercet repült. A hivatalos német rekord s egyben világcsúcs 15 másodperc(!). Mikor tehát az eredményt bejelentették és kérték a hitelesítést, a verseny egyik főrendezője azzal intette le a model tervezőjének szakosztályvezetőjét, hogy „csak nem akar 23 másodperces eredményt hitelesíttetni?" Mintha bizony szégyelhetnők magunkat, hogy a német nemzeti rekordnál nyolc másodperccel jobb eredményt ért el a magyar tervezésű model. De bizony szégyelhetjük magunkat rendező létünkre, ha annyira tájékozatlanok vagyunk, hogy nem tudjuk sem a megfelelő külföldi csúcseredményeket, sem pedig azt a tényt, hogy a különleges modelek csoportjában minimális teljesítményhatárt megszabni nem lehet. Hogyan lehet tehát, hogy a „hivatalos hely" (már pedig a rendezőség egyik vezető tagja csakis az) ilyen meggondolatlan és elhamarkodott kijelentést tesz, mikor nemzeti érdekről van szó. Még akkor sem mennénk túl a jogos kritika határán, ha megkérdeznők, hogy vajjon hozzánemértés vagy rosszindulat az ilyen kijelentés oka?

Mindehhez képest már jelentéktelen apróság, hogy a közönség jelentékeny része állandóan lement az indítóhelyre, szinte tánciskolaszerű nyüzsgés volt középen. Az ajtónállók azért vannak, hogy csak a rendezői vagy versenyzői megkülönböztető jelzéssel ellátottakat engedje be az indítóhelyre, sőt még a versenyzők közül is csak egy bizonyos számcsoport részére kellene egyidőben helyet adni. Így elkerülhető lenne az indítótér ötpercenkénti kiürítésére való felszólítgatás és a megafon is inkább hivatásának felelhetne meg. Mert... a megafon, helyesebben az, akinek érces hangja visszhangzott benne, nem tudta megkülönböztetni a helikoptert az autogirótól, a csavarszárnyút vagy emelőcsavarost a szélmalomszárnyútól és így a kevésbbé szakértők végül aligha kerülhették volna ki a lelki összeomlást, ha a csavarszárnyúak és szélmalomszárnyúak megkülönböztetésében logikai rendszert akartak volna felfedezni. A tanulság: hozzáértőt a mikrofónhoz!

S ezzel talán hangot is adtunk modelezőink panaszainak és saját megfigyeléseinknek, megint annak az építő szándéknak és szellemnek jegyében, hogy a jogos panaszokat a jövő évi verseny megrendezésében már figyelembe veszik és így nem lesz elégedetlen induló, mert a sorrendet csakis a tudás és versenyszerencse, nem pedig a baráti vagy jóismerősi mivolt dönti majd el.

Örültünk az új indulóknak, az új arcoknak, új szakosztályoknak. Meg kell említenünk az ország egyik legszorgalmasabb és legsikeresebb levente modelező szakosztályát, az ujpesti leventéket, akik ezúttal először szerepeltek ilyen versenyen és rengeteg új elgondolású modellel keltettek feltűnést. S ezek az elgondolások javarészt egészséges, fejlesztésre alkalmas ötletek voltak! Dícséretet érdemelnek a marosvásárhelyi leventék is, akik Erdély egyik legnagyobb gócpontjában terjesztik a modelezés ügyét és a fővárosiakkal szemben is megállták a helyüket.

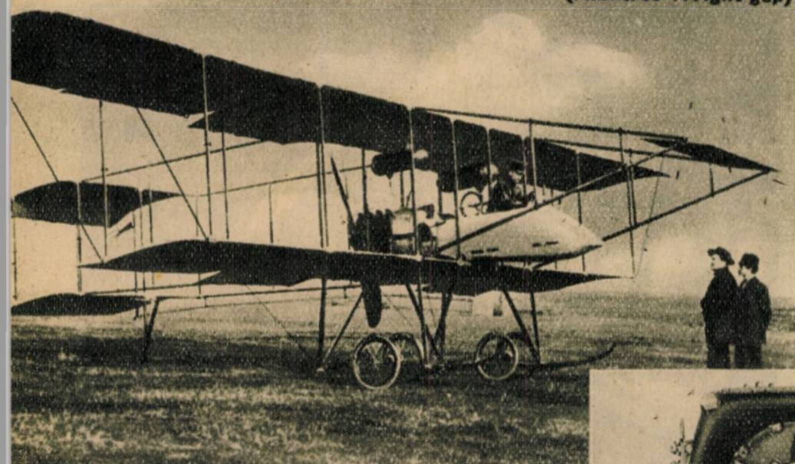
A hangos hiradó is kivonult, hogy erről az érdekes csemegéről számot adhasson a magyar moziközönségnek. Ennek a propagatív jellegét nem vonhatjuk kétségbe s a haladás szellemének jele, hogy a hangos hiradó most már meglátogatja a versenyeket és így a repülést megfelelő érvényhez juttatja.

A verseny tehát nem volt rossz, a verseny jó volt. De vajjon nem lehetne a rendezés jövőre még jobb?

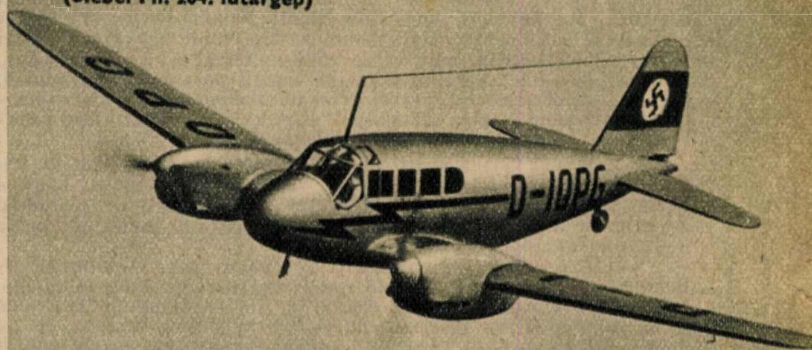
Kritikus modelező



Nem zárttéri modelverseny ez, hanem a Focke-Achgelis Fw. 161. helikopter a Deutschland-hallé-ban Hanna Reitsch vezetésével



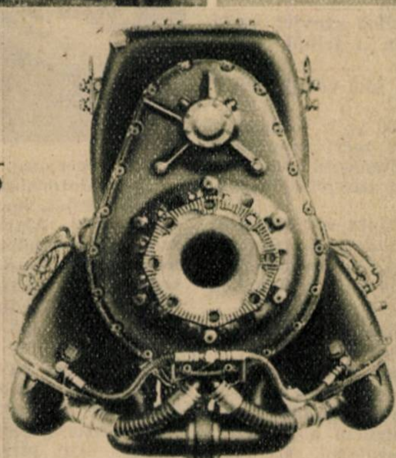
30 éve ..
(Albatros-Wright-gép)



és ma
(Siebel Fh. 204. futárgép)



Magyar közelfelderítőgép (Fw. 189.)



A harcigép szíve :
1175 lóerős DB-mótor



A „Hummel", a jövő népreplőgépe



Szélsebességet mérnek az anyahajó fedélzetén



Szállítóbomba érkezett az ejtőernyővel

6:1 A JAVAMRA

I.

— Szervusz! — ráztuk meg egymás kezét Gyurkával barátságosan, azután hellyel kínáltam fiatal bajtársamat, aki rövid szabadságra csak a minap érkezett haza a keleti hadszíntérről.

— Örülök, hogy meglátogattál, Gyurka, most legalább tőled személyesen hallhatom azoknak az izgalmas óráknak a hiteles történetét, amelyeket nemrég átéltél.

Vitéz Debrődy hadnagyot ugyanis lelőtték az oroszok és csak csodálatos szerencséjének köszönhette, hogy az arcvonalon túlról épségben visszakerült övéihez.

— Nos? — néztem rá kíváncsian. Gyurka szerényen mosolyogva hallgatott és csak többszöri unszolásomra kezdett bele elbeszélésébe.

— Gyönyörű szeptemberi hajnal volt. A felkelő nap vérvörös korongja rózsaszinűre festette az erdők kopaszodó lombjait és a reggeli szél csípős hideget kergetett az arcunkba. Pilóták, szerelők zsebredugott kézzel topogtunk a sátrak és a gépek körül.

— Háromnegyedhatkor négyet cseng a tábori távbeszélő készülék. Ez bevetési parancsot jelent! Feladat a kijelölt légtér biztosítása a 6 óra 10 perces bombázáshoz, amit nagyobb Heinkel 111-es német kötelék hajt végre 2500 méterről a szovjetállásokra. A légtérbiztosítás végrehajtására én kapok parancsot kísérőmmel, Kovács Pál őrmesterrel, akivel gyorsan elhelyezkedünk kis vadászgépünk ülésein és már száguldunk is neki a repülőtér túlsó szélének, hogy mielőbb a levegőben lehessünk.

— „Halló, Gyurka, itt Palya! Jelentkezem!" — hallom fejhallgatómban őrmesterem hangját. Az a szokás nálunk, hogy a rövidség kedvéért csak keresztnévvel jelentkezünk be a rádión egymásnak még akkor is, ha egyikünk tiszt, a másikunk pedig legénységi állományú.

— „Értettem! Jól veszlek!" — válaszolok kísérőmnek és belerepülök az előttem húzódó rózsaszínű bárányfelhők falkájába. Nemsokára a célterület fölé érünk. A bombázóknak még nyoma sincs. 4000 méteren piszkos színű, zárt felhőréteg fekszik. Rövid ideig a felhőalap alatt körözünk, amikor hirtelen hat fekete pontot veszek észre valamivel alattunk felénk közeledni.

— „Halló, Palya! Balra hat gép! Valószínűleg szovjet vadászok!" — figyelmeztetem kísérőmet és egészen a felhők aljáig emelkedve, feléjük fordulok.

— „Vigyázz, Gyurka! Oroszok! Kettő felhő fölé emelkedett!" — hallom Kovács őrmester válaszát.

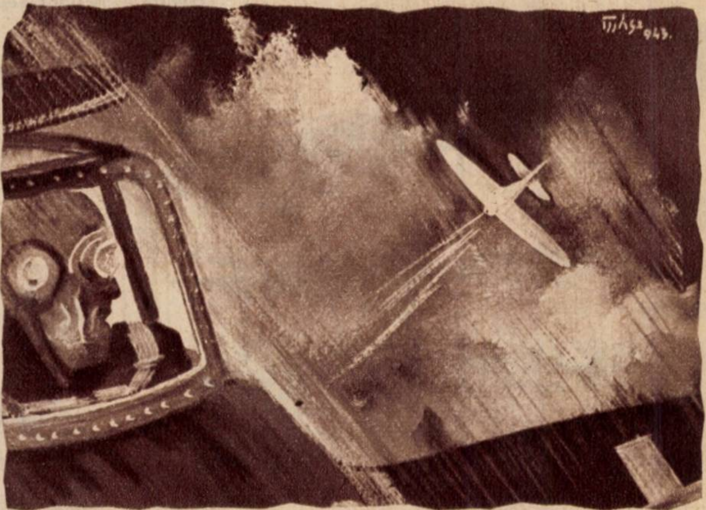
— Értettem! Támadok! — és már zuhanok is a jobbszélső bolsevikire. Sajnos, azonban nem sok eredménnyel, mert az oroszok észreveszneк, hirtelen a hátukra fekszenek és zuhanással menekülnek támadásom elől. Jak. 9-esek a legújabb típusú szovjetvadászok. Most találkozom velük másodszor.

Gyurka eddig lassan, vontatottan beszélt, szinte minden szót külön megrágott. Most arcbőre megszínesedik, nagyokat szippant cigarettájából és mondatainak üteme meggyorsul. Kalandját újra átéli, amint itt ül velem szemben és alig tudom követni a pillanatok alatt lejátszódott légiharc izgalmas mozzanatait.

— Az oroszok hirtelen abbahagyják a zuhanást és szembefordulnak velem — folytatta bajtársam elbeszélését.

Vad iramban száguldunk szemben egymással. Tüzet nyitok. A középső gép vadul köpködi felém gépágyúinak csöveiből a vörös lángnyelveket. Az utolsó pillanatban balra rántom gépemet, hogy egymásba ne rohanjunk. Meredek szögben emelkedem a felhőkig. Az egyik orosz követ egy darabig, aztán visszafordul. Gyorsan utána borítom gépemet és remek lőhelyzetbe kerülök. Géppuskáim a szárnya végét kalapálják; óvatosan helyesbbítek és hüvelykujjammal a gépágyúmat is rányomom. Lövedékeim foszforcsíkjai most a vöröscsillagos gép motorházában és pilótakabinjában tűnnek el. A gépből kormos lángnyelv csap ki, azután mind vastagabb füstcsóvát húzva maga után égő máglyaként eltűnik a mélyben.

Ebben a pillanatban éles csattanást hallok, kabinom falából szilánkos forgács vágódik ki, a vastag fejpáncél az ölembe hull és alig látok valamit a szemembe vágódó keserű füsttől. Eltaláltak! — villan át agyamon a gondolat. A légiharc izgalmában nem vigyáztam eléggé a hátamra és egy mögém lopakodó bolsevista telibe találta gépemet. Kabinom mellett még mindig látom az orosz foszforcsíkjait. Teljes gázzal akarok menekülni, de motorom alig húz valamit. Fejrenyomom a gépet és zuhanni kezdek. A határfolyó 15—20 kilométerre csillogott tőlem, tudtam, hogy szovjetterületen fogok földet érni. Igen kellemetlen érzés fogott el. Pillanatok tört része alatt végiggondoltam az életemet és eszembe jutott, hogy legjobb lenne egészen a földig zuhanni és véget vetni mindennek. Azután dolgozni kezdett bennem az életösztön, mérsékeltem a meredek zuhanást és bemondtam utolsó üzenetemet a gégemikrofonba kísérőmnek:



— Szervusz, Palya! Lelőttek!

— Motoromból vastag lángnyelv csapott ki, leoldottam a kabin tetejét, hogy kiugorjak, de már alig voltam 50 méteren a talaj felett. Alattam erdő, balra láttam egy kis tisztást, középen szovjet légvédelmi ütegállással. Hát igen, ez szomorú vég... Balkezemmel görcsösen markolom a gázkart, a motor már semmit sem húz, az orosz még mindig követ és állandóan lő. A füsttől alig látok valamit, fulladozni kezdek. Bal szárnyam elkapja egy fa koronáját, majd még egy fát, balra bepördülök egy tisztás felé, azután hatalmas reccsenés és utána halálos csönd. Hű gépem lángolva fekszik egy tisztás szélén félig a fák között.

Hogyan kötöztem ki magam pillanatok alatt a hevederekből, arra már nem emlékszem. 120—150 méterre tőlem szovjet légvédelmi tüzérek rohantak felém, de mire a gépemhez értek, én már messze bent jártam az erdőben. Mintegy 5 percig rohanhattam teljes erőmből, amikor egy dús bokorban hasravágódtam és sással, fűvel megkíséreltem magam láthatatlanná tenni. Most következtek életem leghosszabb percei...

(Folytatjuk)

ÚJ UTAKON...

Az Ifjú Repülő novemberi számát átlapozva, szemünkbe ötlik, hogy a lap aránytalanul sok helyet, csaknem két és fél oldalt, számos képpel tarkítva áldoz a rakétarepülésnek. Vajjon nem helypazarlás ez ? Megérdemli-e az átlagon felüli figyelmet a rakétarepülés ?

A nagyméretű, „rendes" repülőgépek hajtásában a légcsavarral a sebesség hatalmas arányú növelése óta komoly nehézségek mutatkoznak. A légcsavar, mint erőátalakító eszköz, egyre kedvezőtlenebb körülmények között dolgozik, s ennek megfelelően egyre nagyobb mennyiségű hasznosítható energia, értékesítendő teljesítmény vész kárba. Uj megoldások után kell nézni, gondoskodni kell a megfelelő, korszerű hajtóműről. Ma még teljesen megfelelő a motor légcsavar-együttes, de vajjon megállja-e helyét a holnap gépein ?

Ez a kérdés jogosan foglalkoztatja a leghatalmasabb államok vezető repülőköreit, repülőgépiparának kísérleti és kutató intézeteit. Nem véletlen tehát, hogy mi is célunkul tűztük ki a rakétarepülés kérdéseinek ismertetését, mert a jövő egyik útja kétségkívül errefelé vezet.

A reakciós hajtás nagy jelentősége már azzal is bizonyítható, hogy több sikeres kísérletről kapunk hírt. Olaszországban repült már a rakétarepülőgép: mely többszáz kilométeres, megfelelő sebességű távrepüléssel bizonyította be alkalmasságát. Németország vezető körei már a harmincas évek elején végeztek hasonló kísérleteket, mint ez lapunkból is kiderül és e kísérletek nyomán a legújabb időkben újabb, sokkal nagyobb átfogó erejű kutatás indult meg, melynek eredményeit egyelőre a katonai titoktartás szigorú fátyla fedi.

A rakétarepülőgép tehát nem a képzeletek honába való, hanem ma már reális valóság, melynek létjogosultságában nem lehet kételkedni.

S itt kapcsolódik a kutatómunkába a modelező társadalom. Nem hallgathatjuk el, hogy a lapunkban közölt munka, mely a lipcsei Thomasschule kereteiből került ki, kiválóan rendszerezi az e tárgyba vágó kutatások egy részleteredményét, sok időt és fáradságot megtakarítva hazai modelezőinknek, ha ők maguk is elszánják magukat az érdekes és nem kevésbbé tanulságos modelezési ág művelésére. A német középiskola munkájának nem kis jelentősége volt — német hivatalos körök elismerése szerint — a német légiháderő hivatalos szerveinek további kutató munkájában. S valamennyi modelkísérletük a gyakorlat számára értékes tanulsággal zárult.

A rakétamodel — éppen a nagy gép költséges volta és emberéletet kockáztató természete folytán — elsősorban alkalmas, hogy ezt az újfajta repülési ágat alapjaiban teremtse meg és a későbbi nagygépkísérletek számára adatokat szolgáltasson. Rakétamodeleken kitanulmányozhatjuk a meghajtás legcélszerűbb módjait, a hajtómű elhelyezésének, vezérlésének, az indítás és hajtás aprólékos munkát igénylő részleteit s mindezt rövid idő alatt, kisebb költséggel és életveszély nélkül.

A rakétamodelekkel tehát rendkívül értékes tapasztalatokat nyerhetünk és ezeket az egész nemzet, sőt az egész világ repülése javára értékesíthetjük.

Mindezen felül a rakétamodelek építése számos érdekes és vonzó tulajdonsággal bír minden modelező számára. Ezért csak ajánlhatjuk a velük való foglalkozást, de előre megmondjuk azt is, hogy csakis tapasztalt oktató vezetésével és több modelezőből álló kisebb-nagyobb munkaközösségek birkózhatnak meg a fellépő nehézségekkel.

Ezek tudatában reméljük, hogy a magyar ifjúság modelező aeroköreink és levente modelező szakosztályaink felkarolják a rakétamodel építésének ügyét s a jövő évi versenyeken már számos, jól megépített rakétamodelt üdvözölhetünk az indulók sorában.

Lapunk igen tisztelt barátainak, olvasóinak és összes munkatársainak boldog, áldásos újesztendőt kíván a

SZERKESZTŐSÉG ÉS KIADÓHIVATAL

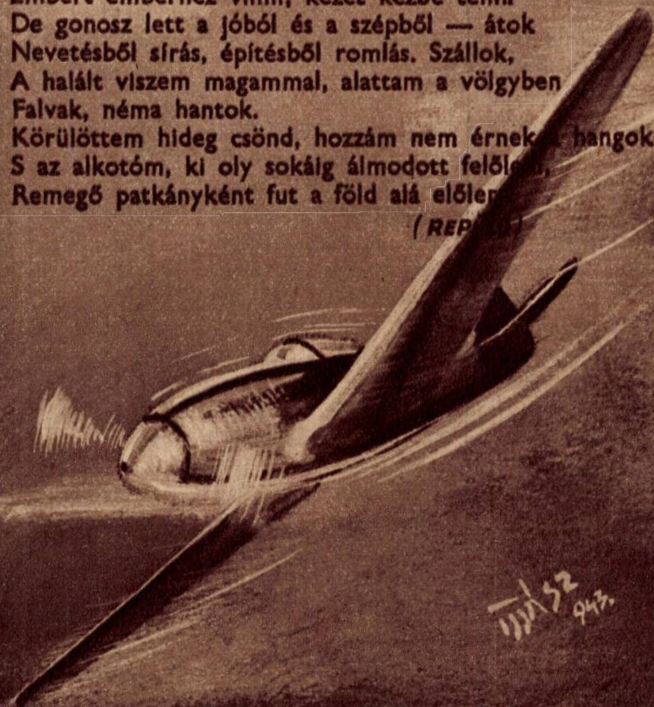
A gépmadár dala

Szívem dobogó gép, a szárnyam acél
Magasbarepít az isteni cél:
Hogy mint sas odafönn repüljek szabadon
Levegőt hasítok s visz a szó: akarom!
Így úszom odafönn, csillog a szárnyam
Föld fölé emel nagy és büszke vágyam,
Szállok remegő testtel, büszke acélmadárként
Alattam felolvad szétfolyik a föld.

De én csak szállok, szállok egyre feljebb, diadallal,
Mint pompás fényes testű vasból kovácsolt angyal.
Furcsa hajnal volt, eljött az én napom
Elpattantam a földtől merészen szabadon,
És az ember, akit vittem — azt hitte úr lesz majd odafent
Övé nemcsak a föld már, de fentjár fent a csillagoknál.
Nem az lett... zuhantunk, vér és vasváz maradtunk
Némán egybeforrva, a földre visszahullva.
De én felszálltam újra...
A felhők már alattam... még tovább haladtam
Az Isten tudja: csak szépet akartam.

Embert emberhez vinni, kezet kézbe tenni
De gonosz lett a jóból és a szépből — átok
Nevetésből sírás, építésből romlás. Szállok,
A halált viszem magammal, alattam a völgyben
Falvak, néma hantok.
Körülöttem hideg csönd, hozzám nem érnek a hangok
S az alkotóm, ki oly sokáig álmodott felőlem,
Remegő patkányként fut a föld alá előlem.

(REP...)



IR–8. TÓBIÁS

nagyteljesítményű benzinmotoros model Kratmo 10 motorral

A Tóbiás, egyik eredményes benzinmotoros modelünk 1943 tavaszán készült el. Tervezője, *Kende János*, már az új versenyszabályokat vette figyelembe. Feladata tehát az volt, hogy a korlátozott motorjáratidő ellenére jó időtartamteljesítményt kapjon a modeltől. Elsősorban a hőlégrepülésre kellett alkalmassá tenni a modelt. (Ez azonban nem jelenti, hogy egymotorral ellátott vitorlázó termikmodel jó teljesítményt adna. Tervezője, helyesebben átalakítója kellemetlen meglepetésben részesülne!) A rövid ideig tartó motoros repülés befolyásolja döntően a model repülési idejét. Valamennyi szempontot egybehangolva a



teljesítendő követelmények így fogalmazhatók meg:

1. *nagy emelkedő sebesség,*
2. *kis merülősebesség és*
3. *kiváló stabilitás*

kell a model eredményes repüléséhez.

A tervező választása a *magasfedelű parasol-típusra* esett, e téren számos sikeres bel- és külföldi tapasztalat irányította választását. A megszerkesztésnél több problémát kellett jól megoldani. A teljesítményterhelés kedvező értéken való tartására kisméretű model kellett. Ezzel szemben a szárnyszelvények hatásfoknövelése a Reynolds-szám hatása miatt — a kritikus határon felül is — minél nagyobb szelvényhosszúságot, tehát nagyobb méreteket kíván (mert a gép repülési sebességének növekedtével négyzetes arányban nő meg a törési veszély a becsapódási energia megnövekedése miatt). Az indukált ellenállás csökkentését célozza az elliptikus szárnyforma is, amely itt minden szempontból (még stabilitás tekintetében is!) kielégítő eredményt adott. A gép siklószáma igen jó, ebben a *Goldberg G—5* szelvénynek is nagy része van.



A Tóbiás eddig két példányban készült el. Az első gép nyolcszögletű törzzsel, a második már négyszögletessel épült s az utóbbi megoldás — ellenállásnövekedés nélkül — egyszerűbb, könnyebb és szilárdabb lett. A baldachint is emelték a második változaton, kellemetlen utóhatás nélkül. Egy újabb változat, a *Szuper Tóbiás* most áll tervezés alatt.

A gép részletes, kétíves tervrajzát építési utasítással most adta ki tervrajzsorozatában az Ifjú Repülő. (Ára 9.50 P.)

A Tóbiás II. eredményei között — a gép FAI-szabályzatnak felel meg — kiemelkedik az 1943. évi országos versenyen elért *8 perc 16 másodperces* ideje. Egy repülésén 2.5 perc motorjárattal — hőlég nélkül — 1000 méteres magasságot ért el. **n.**

CF—14 NAGYTELJESITMÉNYŰ VITORLÁZÓ MODEL

Bővebb műszaki ismertetést nem szándékozunk adni, mert a model már egyszer megjelent az Ifjú Repülőben. (II. évf., 4. szám). Az a cél vezetett bennünket, mikor ismételten kihozzuk a CF—14 műszaki rajzát, hogy megkönnyítsük a modelezők munkáját, mivel az előző rajz a lapban és így meglehetősen lekicsinyített állapotban került közlésre. Időközben ismételten szép eredményeket ért el a model.

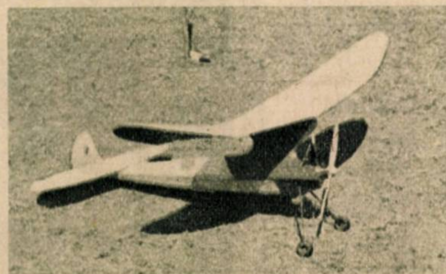
Legjobb eredményei: 1941-ben 26 km-t repült és ezzel az eredménnyel tartotta tervezője, Dékány Zsigmond, az országos távolsági rekordot. Az 1942. évi országos versenyen mintegy 40 darab! CF—14 indult és közülük 10 ért el 10 percen belül eredményt. Ugyanekkor tervezőjének 1 óra 15 percet repült, mely eredmény akkor világrekordnak számított volna, de az Aero Szövetség a F. A. I. szabályzat egy pontjára hivatkozva nem fogadta el csúcsnak.

1942 telén téli repítés alkalmával a Hármashatárhegy alatti berepítő terepen kézindítással 1 perc 49 másodperces eredményt ért el.

A megépítést megkönnyítjük új műszaki rajzunk kiadásával és modelezőinknek ezzel igen jó teljesítményű vitorlázó model tervrajzát tesszük könnyebben hozzáférhetővé.

A CF—14 komoly ellenfele az „Uborká"-nak.

(A tervrajz ára P 3.50)

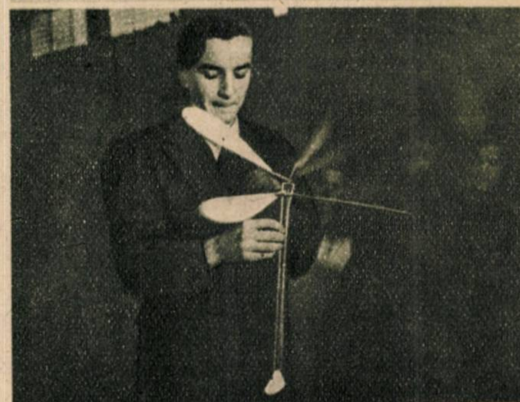


A benzinmotoros startra készen.

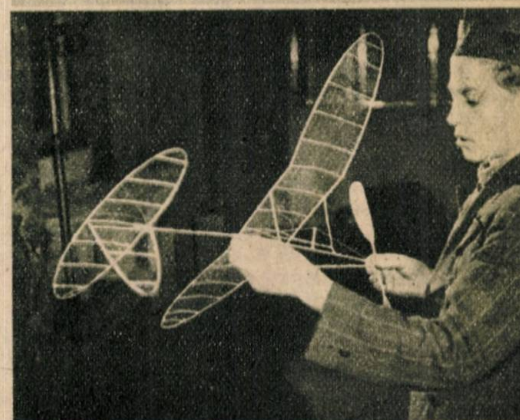
KÉPEK A ZÁRT



Egy m



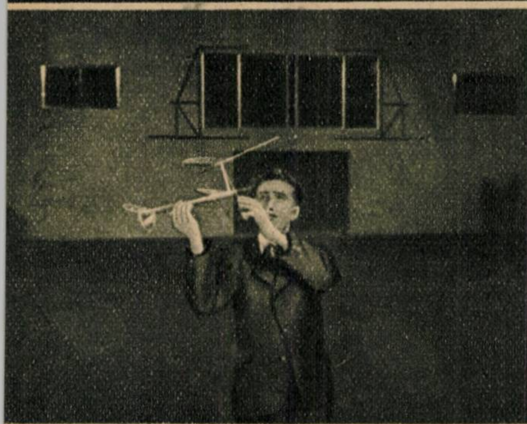
Érdekes eme

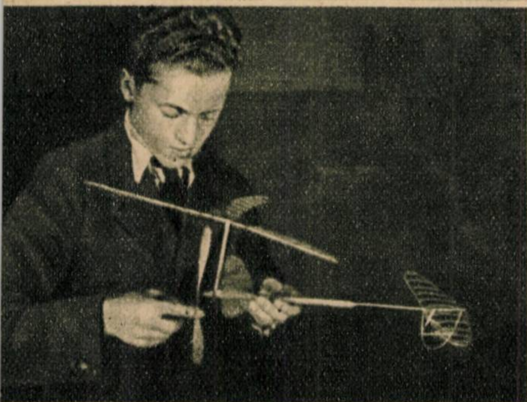


Egy jól sikerült normálmodel



Teljes mezőny


útrakel


varos modelek


A versenybizottság





A REPÜLŐ SÖRTÁLCA

Ezt a gúnynevet kapta egy német repülőmodel különös alakja következtében. A gép szárnyának alaprajza kör, tehát az oldalviszony 1:0,785. Az ilyen kis oldalviszonyú szárnyakkal való repülés még csaknem teljesen járatlan út, néhány elszigetelt kísérlettől eltekintve, melyeket főleg amerikai repülők végeztek. A modelezésben ez az egyik legelső kísérlet 1:2-nél kisebb oldalviszonyú szárnnyal.

A macherni Sack Arthur modelje tervezésénél alapgondolata az volt, hogy ha modelje repülés közben bármilyen akadályba ütközik, azokról mintegy „geller"-t kapva, eltérítődjék és tovább repüljön. Ezért a furcsa csupaszárnygép szárnyszerkezete is teljesen belső merevítésű, még pedig minden radikális terhelést is felvesz a modelszárny.

Megfelelő stabilitás elérésére a model végén egy kicsiny irányfelületet találunk, magassági kormánnyal. Ez azonban csak biztonsági berendezés, valójában a model teljesen önstabil ezek nélkül is.

A model számos sikeres repülést hajtott végre, noha tervezőjét korántsem a kis oldalviszonyú szárnyak repülésének sok érdekes és még eddig felkutatatlan titka érdekelte, hanem el nem törő modelt akart készíteni. A szerkezet iránt a német hivatalos körök is érdeklődést mutattak, a kiváló Udet vezérezredes személyesen is érdeklődött a fejlesztés munkája iránt. Így a modelből katonai titok lett és nem tudunk róla semmi újabb eredményt. Az amerikaiak (elsősorban az Arup) gép eredményei alapján sok érdekeset várhatunk a kísérletek folytatásától és érdemes lenne magyar modelezőknek is ezzel foglalkozni. A háború utáni idők néprepülőgépére vonatkozó vitákban ugyanis számos alkalommal merült fel a repülő parabola és hasonló 1:2 és 1:0,785 közötti oldalviszonyú szárnyak készítése.

A „repülő sörtálca" faépítésű, szelvénye egy nyomásközéppont vándorlásnélküli NACA-profil. Motorja a 30 köbcentiméteres Kratzsch F. 30. B. Szárnyszélessége 62,5 m, súlya 4,5 kg. A kissé V-beállítású, köralaprajzú szárnyfelület alatt van a futómű.

A „repülő sörtálca", mely kitűnő repüléseivel bámulatba ejtette a német hivatalos köröket, újabb bizonyítéka annak, hogy még számtalan járatlan út vár az úttörőkre a magyar modelezésben is.

n. e.



KINEK ÉS MIT KÖSZÖNHETÜNK?

Az „Ifjú Repülő" nem lép ki munkakörének kereteiből és csupán azon a téren nyilvánítja véleményét, melyben illetékesnek érzi magát, mert valahol ismerik a magyar modelezés való helyzetét (itt nem kimutatásokra gondolunk, mert statisztikákat készíteni nem nehéz feladat, hanem a tényleges munkát végzők számára), úgy az Ifjú Repülő elsősorban jut hozzá hiteles adatokhoz. Azoknak felhasználásában nem is köti semmiféle célzatosság vagy elismerésért való áhítozás, csupán egyetlen feladatunk van: a magyar modelezés és rajta keresztül a haderőnkívüli előképzés propagandájának fejlesztése s e feladatunk teljesítésében egyesegyedül saját lelkiismeretünk szavát tartjuk irányadónak.

Szokatlan tünet ütötte fel a fejét az utóbbi időben a magyar repülésben, elsősorban sportrepülő és modelező viszonylatban. Köszöngetünk és hálálkodunk olyasmiért, amit megtenni valakinek vállalt és megfelelően javadalmazott kötelessége.

A magyar ember nem a köszönetért végzi el köteles feladatát és — valljuk meg őszintén — nem is szokás külön köszönetet mondani olyasmiért, ami valakinek kötelessége. Nem találtunk még olyan minisztériumot, hivatalt, vállalatot, ahol a vezető minden hónap végén alkalmazottainak megköszöni, hogy a hónap folyamán elvégezték a fizetett állásukkal járó munkát. De furcsának tartanók, ha valaki ezért külön el is várná a hálálkodó szavakat.

Mikor egy szerv vagy hatóság, vagy cég valakit alkalmaz, ezt nem azért teszi, hogy évente meghatározott időszakokban vagy adandó alkalmakkor neki hálás köszönetét nyilvánítsa és neki juttassa a kizárólagos pálmát olyasmiért, amit megtenni kötelessége volt s aminek sikerét megítélné talán nem is hivatott. Mert vagy teljesítette az illető a feladatát, mely esetben a megfelelő fizetés avagy tiszteletdíj kiutalásával az elöljárók részéről máris megtörtént a megfelelő „elismerés" s ezen kívül a jól végzett munka tudata töltheti el az illetőt, lelkiismeretét is megnyugtatván a megbízható kötelességteljesítés ténye... vagy pedig a negatív köszönet jellegzetes esete következik be, mikor ugyanis kegyelemben elbocsátják azt, aki kötelességének teljesítésében nem példaszerűen járt el.

Ne áltassuk magunkat... és ne helyezzük helytelen megvilágításba való dolgokat. Hiszen a kötelességteljesítésért eddig nem járt sem nálunk, sem másutt köszönet. Vagy talán olyan szomorú a magyar repülés helyzete, hogy külön meg kell köszönnie az elöljárónak a saját alkalmazottjának, hogy kötelességét — látszólag — jól teljesítette? S ez a munkateljesítményéért megfelelő anyagi ellenszolgáltatással jutalmazott munkatársa a magyar repülésnek vajjon rászorul-e köszönetáradatra (amire utóbbi időben sajnos, több példa van) és reklámra, nem érzi-e a helyzet fonákságát.

Mert vajjon megköszöni-e az Ifjú Repülő néhány előfizetője a szerkesztőnek, hogy a lap ez a száma megjelenhetett?

Öreg Repülő

A verőszárnyas repülésről

Ma a repülőszerkezetek legelterjedtebb formája a merev sárkány és a légcsavarkombináció. Ha a repülés történetében a különböző sikertelen kísérletek okait átnézzük, azt látjuk, hogy a mai repülőrendszer általános sikerét annak köszönheti, hogy a repülés problémáját ha kerülő úton is, de a gyakorlatban a legegyszerűbben oldotta meg. Ez a megoldás helyes, bizonyítják a ma már ezerszámra repülő jobbnál jobb gépek, de azt állítani, hogy ez az egyedüli, a mai tudásunkkal nem lehet.

Önkénytelenül is felmerül a kérdés: miért dolgozik a természet a mesterséges repüléstől merőben eltérő megoldással? Miért kellett a természet által követett utat az embernek ezer és ezer sikertelen próbálkozás után feladni?

Otto Lilienthaltól származik a megállapítás: „A verőszárnyas repülés a legvalószínűbben ad gyors, biztos és kis energiaszükségletet kívánó repülést." Ez az elméleti megállapítás azonban az idők folyamán nem igazolódott, a verőszárnyas repülés megoldására irányuló kísérletek sikertelenül végződtek.

Ma már tudjuk, amit a hiábavaló próbálkozások is bizonyítanak, hogy a verőszárnyas repülés megoldása a repülés legkomolyabb problémáinak egyike. Ez a tény kizárja vagy legalább is nagyon valószínűtlenné teszi azt, hogy a véletlen és „érzés" után induló kísérletek sikert hozzanak. Az eredményt csak a rendszeresen felépített munka hozhatja meg.

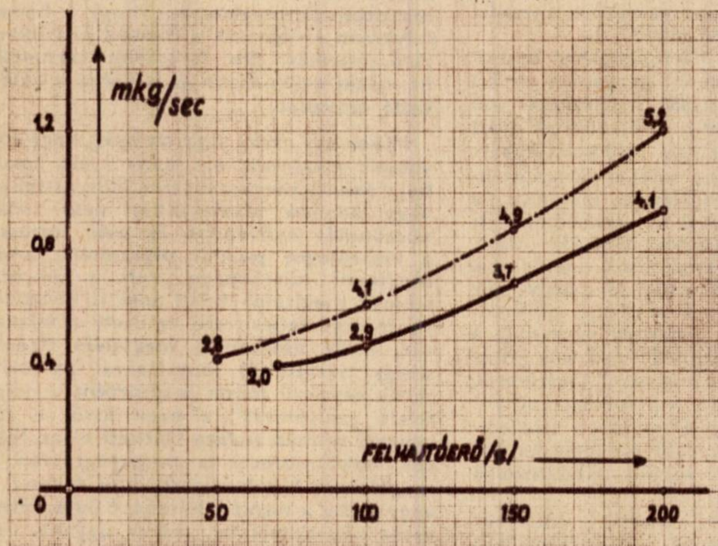
Pár évvel ezelőtt végzett ilyenirányú kísérleteket Németországban Arno Vogel. Kísérleteit a következő két főszempont szerint csoportosította: a) Olyan mechanikusan működő verőszárny előállítása, amelyik kialakítás, mozgás szempontjából az aerodinamikai ismereteink szerint megfelel a madárszárnynak.

b) Kísérlet annak megállapítására, hogy a sárkány vagy a verőszárnyas repülés kíván nagyobb energiát.

Legnehezebb munka volt a könnyű és teljesen biztosan működő verőszárnyas mechanizmus előállítása. A cél az, hogy a szárny felcsapásnál minél kisebb ellenállást, lecsapásnál minél nagyobb felhajtóerőt és egyúttal vonóerőt adjon.

Hosszas kísérletező munka eredménye lett a jólműködő verőszárny.

Hogyan viselkedett ez a szerkezet repülés közben? Adott e kellő stabilitást és egyenletes repülést? Az 1938-ban kezdődött kísérletsorozatban több szárnyas modelt építettek. Az első időkben fellépő stabilitászavarokat a következő modeleknél teljesen kiküszöbölték. Nagyon érzékenynek mutatkoztak a modelek a szárnyszög beállítására, különösen nagy eltéréseket okozott a helytelen beállítás a felcsapás alatt. A verőszárnyas modelek hatásfokára nagy befolyással volt a szárnyak formája, éppen ezért az utolsó modeleknél amennyire lehetett, mint legkedvezőbb formát a madárszárnyat vették alapul.



Az első időkben a cél kizárólag a stabil és megbízható repülés elérése volt tekintet nélkül a távolsági vagy időtartam teljesítményre. Erre mutat az alkalmazott gumimotorok rendkívül kis hossza (125—240 mm) is.

Az első tapasztalatok alapján javított modelek kifogástalan stabilitással repültek szeles időben is. Már a gyakorlati kísérletek is azt mutatták, hogy a modelek viszonylag kis keresztmetszetű gumival nagyon jó emelkedőképességűek. Sokkal kisebb gumimennyiséget kívántak, mint a légcsavarral vontatott sárkánymodelek. A gyakorlati megfigyelés után következett a laboratóriumi bemérés a kisebb energiaszükséglet számszerű meghatározására. A mérések eredményei a gyakorlatban megfigyeltekkel egyeztek.

A kiértékelt és diagrammban feldolgozott anyagot az ábrán láthatjuk. A függőleges tengelyre a teljesítményt mérték fel mgk/secben. A vízszintes tengelyen a felhajtóerő szerepel g-ban, tehát az a súly, melyet a model elérhet, ha még éppen vízszintes repülést akarunk.

A diagrammot figyelmesebben megnézve, azt látjuk, hogy a **verőszárnyas model lényegesen jobb.**

Vegyünk egy példát: Motorunk 0·8 mk munkát ad másodpercenkint. Erre kell modelt építenünk. A diagrammból azonnal leolvashatjuk, mekkora lehet a model súlya, ha azt akarjuk, hogy még éppen vízszintesen tudjon repülni.

A függőleges tengely 0·8 pontjából vízszintes egyenest húzunk, ahol ez a vízszintes metszi a megfelelő görbét, azt a pontot levetítjük a vízszintes tengelyre és ez a metszéspont adja a keresett súlyt. Ha az eljárást a valóságban is elvégezzük, azt az eredményt kapjuk, hogy a sárkánymodel súlya 130 g lehet, ugyanakkor **a verőszárnyas modelé 170 g!** Ugyanaz a motor verőszárnyas modelbe építve 30%-kal nagyobb repülősúlyt képes vinni. Vagy... azonos súly (130 g) esetén a sárkánymodel vízszintesen repül, a verőszárnyas pedig emelkedik. (e. f.)

Amerikai benzinmotoros szárnyszelvények

Sok, nálunk ismeretlen, de jól bevált szelvényt fejlesztettek ki az amerikai modelezők. Ezekből közöl négy darabot az Ifjú Repülő új fénymásolat kiadványa a „Korszerű szárnyszelvények (5)." Köztük a Grant X. és a Grant X—8.

A 200 mm alapon megrajzolt szelvények koordinátáikkal és építési utasítással együtt megrendelhetők könyvosztályunknál. Ára 3 P.

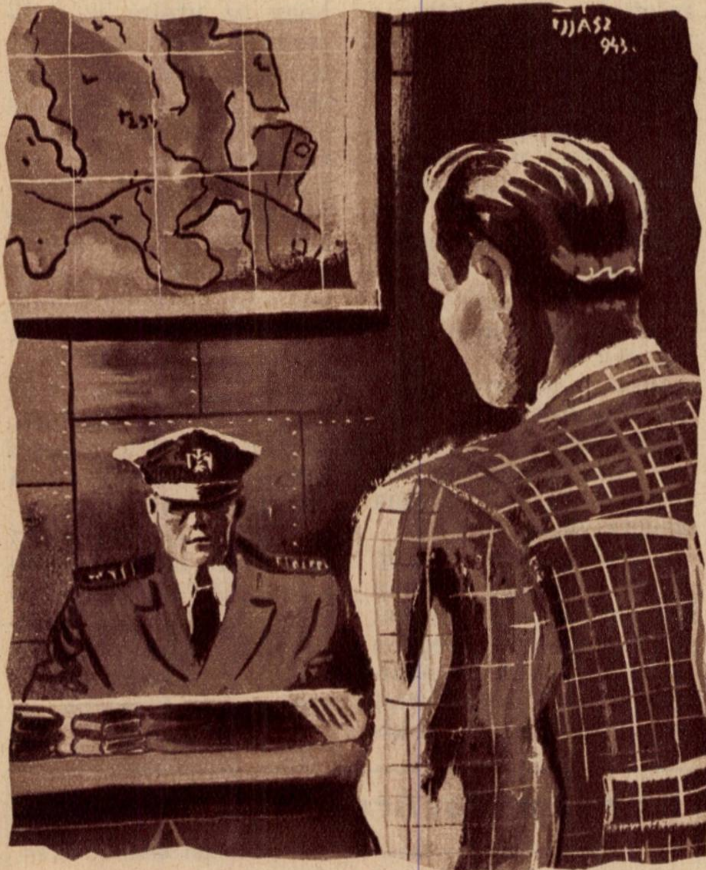
REPÜLŐBÁZIS A TENGER ALATT.

REGÉNY. IRTA: ZABOLAI.

Szűk, gyönge világítású hajókabinba léptek. Amint becsukódott mögöttük az ajtó, Bakó feszes vigyázzállásban tisztelgett az íróasztalnál ülő, markánsarcú, egyenruhás parancsnok előtt.

— Tegnap estére vártuk, őrnagy úr — nézett fel az előtte kiterített rajzokból a parancsnok. — Már azt hittem, valami akadályozza a pontos érkezésben — tette hozzá kissé neheztelő hangon. Szavai katonásan pattogtak s úgy verődtek vissza a síma acélfalakról, mintha nagy-nagy mélységből, mélyre fúrt kútból szűrődnék át minden szó.

— Sajnálom, parancsnok úr, hogy megkéstem, de kénytelen vagyok Josef pontatlanságát jelenteni. Nem érkezett idejében a pályaudvarra ezzel a borítékkal s így csak a következő vonattal jöhettem.



Bakó minden szava keményen, katonásan hangzott s ahogyan vigyázzállásban állt az asztal előtt, tartásában is az igazi, vérbeli, kötelességteljesítő katona megtestesült szobra volt.

— Most már nem segithetünk az időn, fő az, hogy baj nélkül megérkezett és a munkát befejezhetjük. — Egy intéssel helyet mutatott Bakónak, aki leült az íróasztal előtt álló székre. Tengerészsapkás kísérője némán várakozott az ajtónál.

— Tudja jól, őrnagy úr — folytatta a parancsnok, — hogy ebben az ügyben öné az utolsó szó. Ezt még néhány kísérleti felszállás után kell kimondania és aztán...

A mondat befejezetlenül maradt, de a parancsnok mozdulatai, kemény arcvonásain ülő, de sokat eláruló enyhe mosolya annál többet mondott.

Egyébként hangja mind közvetlenebbé vált s az alantasával szemben fennálló bajtársi kapcsolaton kívül minden szava megbecsülést árult el a vele szembenülő fiatal tiszttel.

Bakó katonás hangja is felengedett s amikor ismét megszólalt, már több volt a hangjában, mint csupán a parancsnok iránt való köteles tisztelet.

— Parancsnok úr engedelmével már délelőtt megtartom a szükséges ellenőrző vizsgálatokat s remélem, délután már jelenthetem az eredményt. Éjtszaka majd jól kialszom magam és holnap elvégezhetem az utolsó felszállásokat.

— Rendben van, délután várom jelentését. — A parancsnok már el is bocsátotta Bakót, de ő kis tétovázás után újból megszólalt.

— Bocsánat, parancsnok úr, a „bálnákról" még *odaát* nem szereztek tudomást ?

A markáns katonaarcra ismét mosoly ült, amikor válaszolt Bakónak.

— Ugy látszik, még nem, vagy ha igen, nem akarják nekünk elárulni. Három nappal ezelőtt ugyan egy alkalommal csaknem meglepett egy távolfelderítő kötelék, de a *semlegesítő folyadék* azt hiszem, idejében megtette hatását. Nem vehettek bennünket semmiképpen sem észre. Minden jel arra vall, hogy egyelőre nem létezünk számukra. Annál jobb, még idejében megismerkednek velünk, *még akkor is túlkorán lesz számukra.*

*

Ha a szerszámgép és szerelés zajától zúgó hatalmas műhely egész behemót testével finoman nem hintázna ide-oda, az ember azt hinné, hogy egy óriási szárazföldi gyártelep csarnokában van. Ez a gyanús mozgás azonban bárki számára azonnal elárulja, hogy vizen úszó test belsejében él a csodálatosan élénk, serényen dolgozó műszaki centrum.

A csarnok belsejében két különleges alakú gépet vizsgálnak át töviről-hegyire. 8—10 ember sürög-forog a gépek körül, akiknek Bakó — maga is kezeslábasban tevékenykedik — halk utasításokat ad, csavarokat vizsgál, fogantyúkat mozgat meg és forgat el, műszereket ellenőriz.

A különleges gépvezető ülése illik a gép egyéb furcsaságaihoz. Sok műszer és szerkezet — sokkal több mint amit egyébként a műszer falon megszokott a repülőgépvezető, de még több, feltűnően sok az elektromos szerkezet. A kevéssé hozzáértő is azonnal látja, hogy a gép minden bizonnyal egészen különleges célt szolgál. A pilótaülés éppen csak, hogy elfér a műszerek között, testesebb repülőgépvezetőnek bizony nehézkes lenne itt elhelyezkednie, de még nagyobb megerőltetésébe kerülne onnan kiszállnia.

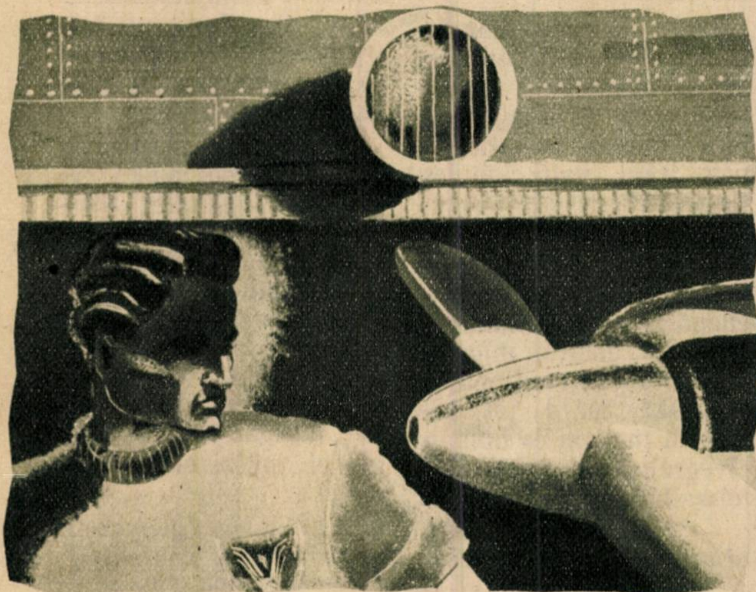
Bakó éppen beült az egyik gép ülésébe, felrakta a gégemikrofont és fülére fejhallgatót helyezett.

Ugyanekkor az egyik kezeslábasban dolgozó munkatársa a szerelőcsarnok egyik üveggel elválasztott részébe tartott, ahol szintén egész halom elektromos berendezés, műszerek tömege volt egy asztal mellé szerelve. A műszerek egy része nagyon

hasonlított a gépben látottakhoz.

A munkásruhás férfi megállt az asztal előtt, fejére tette a hallgatópárt, gégemikrofont helyezett az álla alá, majd néhány műszer fogantyúját elcsavarta, két gombot megnyomott és megszólalt:

— Indulunk.



— Rajta — hallatszott a kagylóban halkan Bakó hangja.

Ebben a pillanatban az ismert transzformátorzúgásra emlékeztető hang töltötte be mind a kis szobát, mind a szerelőcsarnokot.

Az ott dolgozó munkások hirtelen felfigyeltek, valamennyien feszült érdeklődéssel nézték Bakó őrnagy és munkatársának izgalmas munkáját.

— 15 fokkal emelkedünk.

— 15 fokkal emelkedünk — hallatszott a visszhang a kis szobában. Közben újabb műszereket igazított.

— 30 fok.

— 30 fok.

— 180 fokos forduló.

— 180 fokos forduló — válaszolt szorgalmasan az üvegkabinban ülő munkatársa. Ugyanekkor mindig mozdított egyet az asztalon lévő műszerek valamelyikén.

— 3000-ig emelkedünk.

— 3000-ig emelkedünk.

— Onnan zuhanórepülés, 700 méteren visszavenni a gépet.

Az utolsó utasítást is megismételte. Bakó munkatársa s miközben a kormányok visszatértek eredeti helyzetükbe, újból kilendültek anélkül, hogy Bakó a gépen bármihez is hozzányúlt volna. Az egész titokzatos munkát a még titokzatosabb üvegcsarnokból irányította Bakó munkatársa, nyilván valami drótnélküli szerkezet segítségével, mert a fülke és a gép között semmiféle vezetékes kapcsolat nem volt.

A magasságot anélkül, hogy a levegőbe lendült volna a gép, egy elektromechanikus berendezés regisztrálta s ez a gép emelkedő képességével volt szoros összefüggésben.

Bakó a műszereket figyelte, ellenőrizte, hogy a bemondott adatokat és az általa adott utasításokat az a bizonyos titokzatos repülőgépvezető pontosan végrehajtja-e, hiszen ezekre az utasításokra, mint az elhajított bumeráng, visszatért a pilóta ülésben lévő műszerek mutatója. A legkisebb hibát is bemondta volna a beszélőn keresztül, azonban úgylátszik, minden rendben ment, a legkisebb rendellenesség sem volt tapasztalható.

Megelégedetten szállt ki a szűk pilótaülésből. Az emberek kíváncsi tekintettel állták körül Bakót és az üvegfülkében dolgozó munkatársa is odasietett.

Bakó arca sugárzott a megelégedettségtől. Kemény nézésű szemeit szeretettel pihentette a munkásokon, hiszen ők segítettek, hogy idáig eljutott.

— Bajtársak, azt hiszem, most már minden hibaforrást kiküszöböltünk, holnap már kormánnyal, holnapután azonban már botkormány nélkül szállok fel.

Az emberek mélyet lélegeztek Bakó őrnagy szavaira, de valamelyikük aggodalmasan mégis megszólalt:

— Talán mégsem, őrnagy úr. Nem ártana néhány ellenőrző út.

— Köszönöm, uraim — intett Bakó, — holnap hat órakor az I. számú gép startra készen legyen — s mintha az aggodalmaskodó megjegyzést nem hallotta volna, a kis csapóajtón eltávozott a műhelyből.

*

— Parancsnok úr, jelentem alássan, hogy minden a legnagyobb rendben van. Holnap végzem az utolsó ellenőrző felszállásokat, holnapután azonban már csak utas leszek, mert a motort itthon hagyom.

A parancsnok elismerően pillantott az előtte álló őrnagyra.

— Örömmel hallom, hogy az utolsó szót kimondta s remélem, hogy minden simán megy majd... — Összehúzta kicsit a szemét és maga elé nézett. — Négy hajónk egyenként kilencven géppel végre elvégezheti néhány hét mulva azt a feladatot, ami megszabadít bennünket végleg az ellenségtől. Amit vártak, megkapják.

Mély sóhaj szakadt fel a szikár katona melléből. Bakóra nézett s minden szót külön hangsúlyozva még hozzátette:

— Ezzel végeszakad az óceánokat bitorlók uralmának. Az óceán nem a kiváltságosak vadászterülete, hanem minden becsületes szándékú nemzeté s így a miénk is.

(Folytatjuk.)

KISREPÜLÉS OH!

Kakukfiókák kontárkodnak a magyar modelezésben.

Legújabb elmeszüleményük a „modelezés" elnevezés pótlására a „kisrepülés". Hát most már kisrepülünk? Valóban irigylésreméltóak lehetünk, hogy nyugodtan engedjük kívülről betolakodni a kontárokat. Azokat, akiknek a repülés csupán vámszedési lehetőség s akik a szakértelem legkisebb szikrájának is híjával lévén, megfellebbezhetetlen szaktekintélyként szerepeltetik magukat. S néha még adnak is a szavukra...

A modelezés az egész világon elterjedt műszó. Modell, modello, modelo, model, modèle csak néhány példa öt nagy világnyelvből. Még a szláv nyelvek is meghagyták az eredeti szót. Vajjon miért? A válasz egyszerű: mert egyelőre nem lehet jobbat találni. Németország főleg az utóbbi években lehetőleg minden idegen szó helyett német egyenértékűt alkotott, a „Modell" szóval szemben azonban tanácstalanul álltak a szakértők, mert általános vélemény szerint ennél jobb és kifejezőbb fogalomhatározó műszót nem találhatnak. Egyszer régebben leszögezte az „Ifjú Repülő", hogy a magyar model szót elvből írja így (egyébként a nyelv fejlődésének törvényei is erre predesztinálnak), mert ezzel is jelképezni akarja a model, a kicsinyített más fogalmától való elszakadást. A repülőmodel nem a nagy repülőgép kicsinyített mása, hanem a repülés önálló ágának, a modelezésnek eszköze. Mikor tehát a nagy bölcs főszakértő megalkotta élete főművét, a csodálatos „kisrepülés" vezér-műszót, előtte nem a mi repülőmodeljeink, hanem a számára sokkal könnyebben megfogható modell, a kicsinyített más képe lebeghetett. Így jár az, aki olyasmibe fog, amihez nem ért. Csak az alkothat új fogalmi elnevezést valamely idegen szóra, aki az idegen szót érti és értelmét érzi is!

De folytassuk csak elmefuttatásunkat. A haderőnkívüli repülő előképzés kezdi a modelezéssel, ez tehát a kisrepülés. Következik a vitorlázó repülés, ez lenne nyilván a középrepülés. Ha most már ezen is átrágta magát a derék repülő, megadatik néki a nagy kegy: motoros, vagyis nagyrepülő lehet. Éljen, éljen! S milyen büszkék lehetünk, ha majd a németek is átveszik a nagyszerű magyar műszót és náluk is teret hódít a Kleinflug, Mittelflug és főleg a Grossflug. Lelki szemem előtt megjelenik Méray-Horváth, Stolte, Bollmann, Vojnich és a többi magyar rekorder középrepülő, amint „újságírók" hada ostromolja őket korábbi, pöttönrepülő élményeikről. Hiába, ez a szerves fejlődés menete. Be szép, be kedves, be kifejező!

A modelezés azonban türelmes. Kinőtt ezer más rossz elnevezést: röpke, repke, minta és Isten tudja, miféle más „pótneveket". Bízunk benne, kinövi a kisrepülést is. Nem azért, hogy középrepüléssé váljék, hanem, hogy modelezés maradjon addig, amíg valóban jó magyar nevet nem találunk számára. De ez a név a mi táborunkban fog megszületni, nem pedig a hozzánemértő, de nagyhangú kakukfiókák között!

Kritikus kis-, közép- és nagyrepülő

[redacted]



Fejtörő rovatunk a következő évben

Fejtörő rovatunk első fordulóját az 1943. évi 12. számunkkal lezártuk. Az összesített pontverseny állását és a díjazottak neveit a következő számunkban hozzuk.

A következő számunkban indul a második forduló, de bizonyos mértékben megváltozott szabályokkal. A rejtvényrész az eredeti formájában megmarad. Változás csak annyi, hogy az egyes rejtvények megfejtésével elérhető pontszámot a rejtvénnyel együtt közöljük és az változik a rejtvény megfejtésének nehézsége szerint.

Az első forduló műszaki versenyének kiértékelése most folyik és evvel kapcsolatban meg kellett állapítani, hogy a versenyen résztvevő modelezőink elméleti tudása *„igen tág határok között mozog"*. Ezt az aránytalanságot szeretnők kiküszöbölni avval, hogy a műszaki versenyt a jövőben két részre osztjuk (A. és B. csoport). Az A. csoport kérdéseit már kisebb elméleti felkészültségű modelező is sikerrel oldhatja meg, ha gondolkozik. A második csoport kérdéseit a már komolyabb elméleti alaptudással rendelkező modelezőknek szántuk.

A versenyen indulni akaróknak már az első tétel kidolgozásánál el kell határozni magukat arra, hogy melyik csoportban indulnak, mert verseny közben az egyik csoportból a másikba átmenni nem lehet.

A tételek megfejtésénél elérhető pontszám itt is változik a kérdések nehézsége szerint, de a tétel megadásával egyidőben a legnagyobb pontszámot is közöljük.

Sokan fordultak hozzánk avval a kérdéssel, hogy verseny közben havonta közöljük a pontverseny állását. Magunk is érezzük ennek a hiányát, azonban a helyszűke és a versenyzők nagy száma ennek a kérdésnek a teljesítését lehetetlenné teszik. Ebben a fordulóban tájékoztatásul közölni fogjuk azonban minden hónapban az a havi három első helyezett nevét és verseny közben egyszer a teljes névsort az elért pontokkal együtt.

A rejtvényverseny díjazása. Havonta díjat nem adunk ki. Díjazás a teljes forduló lezajlása után az összesített pontverseny eredménye alapján. Az első tíz helyezett könyvjutalmat kap.

A műszaki verseny díjazása. Egyöntetűen mindkét csoportban havonta könyvjutalmat kap a három első helyezett. A változtatás nélkül vagy kisebb változtatással közlésre alkalmas dolgozatokat közöljük. Szerzője a jutalmon kívül a szokásos írói tiszteletdíjat kapja.

A forduló lezajlása után a műszaki versenyen is megállapítjuk az összesített pontozás alapján a három első helyezettet. Ez a három helyezett kapja meg a tulajdonképpeni versenydíjakat. (Az elmúlt versenyünknél az első díj az ismertetett törpeszuperrádiókészülék).

A fejtörőpályázatra beküldött munkákat mindig külön papírra írjuk. Külön a rejtvényt és külön a műszaki pályázatot. Minden papíron legyen rajta feltűnő betűkkel (színes iront sem árt használni): *Rejtvénymegfejtés* vagy *műszaki pályázat A. vagy B. csoport.* Nevet és címet egyikről se felejtsük el. Aki ennek a felszólításnak nem tesz eleget, annak pályázata esetleg csak a határidő lejártával kerül kézbe és azt így nem bírálhatjuk el.

ADAKOZZUNK A NEMZETI REPÜLŐALAPRA! A MI FILLÉREINKRE IS SZÜKSÉG VAN!

IGY SZÁMOLT BE AZ ELSŐ „LÉGIUTAS" ÚTJÁRÓL...

Mint előző számunkban beszámoltunk róla, a Montgolfier-fivérek meleglevegős léggömbjével Pilatre de Rozier és d'Arlandes márki francia nemes emberek szálltak fel először s így ők voltak az első repülő emberek. Most az első repülők közvetlen benyomásait mutatjuk be az IFJÚ REPÜLŐ olvasóinak d'Arlandes márki 1783 november 28-án kelt levelének fordításával. Érdekes okmány ez: tanuságtétel az ember első igazi repüléséről, a levegőég meghódítása felé tett első komoly lépésről.

„Meg voltam lepve a csendtől és a mozdulatlanságtól — írja d'Arlandes márki levelében, — melyet a földtől való eltávolodásunk okozott a szemlélőkben s úgy hiszem, meg voltak döbbenve, sőt talán meg is rémültek a szokatlan látványtól; talán önmaguknak bizonygatták, hogy ébren vannak. Még mindig bámultam, mikor Rozier rámkiáltott:

— Ön nem tesz semmit és a léggömb alig emelkedik egy könyöknyit.

— Bocsásson meg — válaszoltam és egy köteg szalmát vetettem a tűzre és kissé megpiszkáltam azt. Majd gyorsan visszafordultam, de ekkorra már elhagytuk a Chateau de la Muette látótávolát. Elbámulva, egy pillantást vetettem a folyóra. Megpillantottam az Oise torkolatát. És megnevezve a folyó kanyarulatait a hozzájuk legközelebb eső helységek nevével, felkiáltottam: Passy St. Germain, St. Denis, Sévres!

— Ha továbbra is ugyanígy nézi a folyót, valószínűleg csakhamar fürödni fog benne — kiáltott Rozier. — Tüzet, barátom, tüzet!

Tovább repültünk, de ahelyett, hogy átrepültünk volna a folyó felett, mint azt irányunkból, eredetileg következtettük, az Invalidusok temploma felé szálltunk, majd visszatértünk a folyó főkanyarulatai fölé és a La Conférence sorompó felett is elmentünk, szinte követve a folyó vonulatát, de sohasem keresztezve azt.

— Nehéz átrepülni e folyó felett — jegyeztem meg útitársamnak.

— Nekem is így tűnik — válaszolta ő; — de ön ismét nem tesz semmit. Úgy hiszem, ez azért van, mert ön bátrabb mint én és nem fél egy cseppet sem.

Megpiszkáltam a tüzet. Villámmal egy halom szalmát fogtam meg és a lángok közepére dobtam. Egy pillanattal később éreztem az emelést, mintha a mennyekbe tartanánk.

*

Ezután a márki leír egy eseményt, mely könnyen végzetessé válhatott volna. Két nagy reccsenést hallott, melyről azt hitte, hogy kötelek pattantak el a léggömbben.

A burkolatot megtekintve, kiderült, hogy az egyes helyeken tüzet fogott, de egy kéznél levő szivaccsal eloltotta a tüzet, mely szerencsére elérhető helyen égett. A repülők egyike sem eszmélt annak a valóságára, hogy ha a tűz nem keletkezett volna ilyen elérhető helyen, az első emberi légiút valószínűleg halálos szerencsétlenséggel végződött volna.

Az út tovább minden baj nélkül folytatódott. Hallgassuk meg, mit mond a márki a leszállásról...

*

„Lenéztem — írja tovább — és úgy tünt fel nekem, hogy a St. Sulpice templom tornyának megyünk, de felemelkedve, egy újabb légáramlás eltérített minket ebből az irányból és inkább dél felé sodort. Balra tekintettem és egy erdőt láttam, melyet a Luxembourg-kertnek tartottam. Kereszteztünk egy körutat és egyszerre felkiáltottam: Gyerünk a földre!"

De a rettenthetetlen Rozier, aki soha nem vesztette el fejét és jobban becsülte a távolságot és magasságot, mint én, megakadályozta, hogy kiugorjam. Ekkor ismét egy köteg szalmát vetettem a tűzre. Felemelkedtünk és egy újabb áramlat balra sodort. Közel voltunk már a földhöz, két malom között. Mihelyt közel értünk a talajhoz, felemelkedtem a kosár párkányára és két kezemmel kapaszkodva, éreztem, hogy a léggömb puhán fekemet nyomja. Visszanyomtam azt és kiléptem a földre.

Körülnéztem és arra számítottam, hogy még kiterjeszkedve látom a léggömböt, holott nagy csodálkozásomra, egészen üres és lapos lett. Keresve Rozier-t, megpillantottam őt, amint ingujjban kimászik a rázúdult kanavásztömeg alól. Mielőtt leszálltunk volna, ő levette kabátját és a kosárban helyezte el. Kisebb zavarok után végül is minden rendben volt."

*

Eddig tart az első emberi repülés beszámolója, így írja le benyomásait az első emberszállító léggömb egyik utasa. 1783 november 21. jelentőségét ma sem becsülhetjük le: ekkor hagyta el először a földet az ember, a levegő meghódítója.

ÖNIRÁNYÍTÓS MODELEK

A külföldi versenykiírások kétféle önirányítós modelt ismernek, anélkül hogy az irányításra szolgáló mechanizmust figyelembe vennék.

a) Önirányítás meghatározott repülőfigurák, például műrepülés végrehajtására.

b) Önirányítás adott mozgási irány betartására.

Az a) pontban szereplő feltételnek nálunk még versenyszerű jelentősége nincs, a b) pont szerinti azonban már a magyar modelezők szempontjából is fontos. Lejtőversenyen eredményt csak akkor érhetünk el, ha modelünk tökéletesen iránytartó. Tapasztalatból tudjuk azonban, hogy ilyen modelt szerkeszteni csaknem lehetetlen. Tény, hogy modeljeink legnagyobb része ezt a követelményt nem elégíti ki, ezért fordultak nálunk is a modelezők a bonyolultabb, több munkát kívánó, de több sikerrel kecsegtető önműködő kormányzás felé.

Ezeknek az irányítási rendszerét nagyrészt ismerjük: az iránytűirányítás, a pörgettyű, a fényirányítás. Elméletben mindegyik tökéletes. A gyakorlat azonban azt mutatja, hogy az ilyen önirányítószerkezettel felszerelt modelek legnagyobbrésze nem váltja be a hozzája fűzött reményeket. Sok versenyen előfordult már, hogy a jól megépített irányítószerkezet nélküli modelek nagyon szép eredményt értek el és a velük együtt indult irányítószerkezetesek teljesítményben nagyon elmaradtak.

Irányítószerkezettel felszerelt modeleknél is fontos az indítás iránya. Ha nem pontosan széllel szemben indítunk, a model orra kifogástalanul működő irányítószerkezettel megmarad az eredeti irányban, de a széllel együtt a model maga is oldalmozgást végez, lassan eltolódik oldalra, kikerül a lejtő emelőteréből és komoly teljesítményt már nem repülhet.

Fel kell hívnunk a figyelmet arra, hogy sok modelező azt a téves nézetet vallja, hogy a beépített irányítószerkezet önmagában már biztosítja a model iránystabilitását.

Ez a nézet teljesen téves. A német versenyeken nagyszámú irányítószerkezettel ellátott model szerepelt, éppen ezeken a versenyeken szerzett tapasztalatok alapján kell megállapítanunk, hogy a kifogástalanul megszerkesztett és megépített mechanizmus nem elég. Az irányítószerkezetekkel szerzett kedvezőtlen tapasztalatok okait a következőkben foglalhatjuk össze: az irányítószerkezet túlérzékenysége, a sárkány nem felel meg az iránystabilitás követelményeinek, vagy a két ok együtt szerepel.

A túlérzékeny irányítószerkezettel ellátott modelek a legcsekélyebb irányváltoztatásra is azonnal erélyes kormánymozdulattal válaszolnak. Ennek megfelelően baloldali kis kitéréséből azonnal szűkkörű jobbforduló lett. Ebből a fordulóból azután — különösen ha az eset közvetlenül az indulás után történt — már nem volt képes kijönni a model. Pár méterrel az indulási helytől földet ért.

Legsúlyosabb hiba azonban az, hogy a tervezők túlságosan sokat követelnek az irányítószerkezettől. Be kell látnunk, hogy a legjobban szerkesztett irányítószerkezet sem helyettesítheti a pilótát, mert nem gondolkodó lény. **Az iránystabilitás követelményeinek meg nem felelő sárkányok önirányítószerkezettel sem lesznek jók.** Nem várhatunk mindent a helyreigazító kormánymozdulatoktól. A gyenge szélben még jól repülő ilyenfajtájú modelek a szél erősödése után teljesen használhatatlannak mutatkoztak. A széllökések következtében előálló erős kitérések javítására a kormánymozdulatok egymagukban kevésnek bizonyultak.

A hibásan szerkesztett, nem iránystabil sárkányon az önirányítószerkezet sem segít. A mechanizmust csak olyan sárkányba építsük, amely anélkül is kellő iránystabilitású és minden helyzetből szél ellen fordul. V-be állított szárnyú, esetleg fülekkel ellátott, nyilazott szárnyú modelek, ha törzsoldalfelületük nagy és a súlypont előtt is kellően méretezett, legjobban megközelítik ezt a követelményt.

Ezek a modelek tökéletesen iránytartók lehetnek, ha irányítószerkezetet építünk beléjük. Az önkormányzó szerkezet feladata ebben az esetben a túl nagy irányváltoztatások esetén a modelt lassan a széllel szembe való fordítása. Nem az a feladata tehát — mint azt sok modelező hiszi, — hogy minden kis széllökést kiegyenlítsen. A kormányszerkezet ne legyen túl érzékeny, mert a kívánt hatásnak éppen az ellenkezőjét érjük el. Elegendő, ha 8°—10° kitérés után lép csak működésbe.

Az önirányítószerkezet feladata tehát a már meglevő iránystabilitás kívánt mértékre emelése. Fontosabb szempont a sárkány stabilitásának javítása, mint az irányítószerkezet érzékenységének növelése, hiszen utóbbi sok esetben káros is lehet. Jól bereptettnek a modelt csak akkor tekinthetjük, ha a szerkezet érzékenységét, a kormánymozdulatok nagyságát és a sárkány repülőtulajdonságait tökéletes összhangba hoztuk.

(Ijjász.)



Ifj. Barlavits Ferenc, Kisbarát. A benzinmotoros model tervrajza az Ifjú Repülő modeltervrajzsorozatban előreláthatólag februárban kerül kiadásra. Ha a fénymásolatok ára addig nem változik meg, akkor a többi kiadványainkhoz hasonló ára lesz. Beépíthető Kratmo 10 cm^3 vagy valamilyen hasonló teljesitményű motor. A levente repülőmodelezőszakosztályok 1944. év első hónapjaiban megkapják az anyag- és szerszámutánpótlást. A kiutalást a mostani nehéz anyagbeszerzési viszonyok késleltetik. Megfelelő modelt ebben a hónapban is adtunk ki. — **Müller Emil, Kondorfa.** Kérelmedet elintéztük. A fejtörő versenyen nyert díjat azóta már valószínűleg megkaptad. Sok szerencsét kívánunk a következő fordulókhoz is — **Szabó Ferenc, Kisláng.** I. Elavult modelépitési irányzat, ha valami egyéni szempontból érdekel, természetesen érdemes foglalkozni vele, de teljesitménymodelek épitésére ma már jobb típusaink vannak. Építése és beállítása is nehézkes. 2. Az a fogalom, hogy „nehezebb körözőberendezés" nagyon tág. Komolyan nem lehet így a kérdésekhez hozzászólni. Ha a körözőberendezést a modelbe beépíted és a felületi terhelés még mindig a normális értéken marad, akkor természetesen semmi akadálya nincs az alkalmazásának. Nagyon egyszerű megoldású és jól működő körözőberendezéseket ismerünk, ezeknek alig van súlyuk. Az ilyen megoldást ajánljuk, mert ami „nehéz", az valószínűleg bonyolult is ebben az esetben. Akkor pedig semmi esetre sem válik majd be. — **Berzátzy Pál, Marosvásárhely.** A hősi halált halt Marseille százados a legsikeresebb német vadászrepülők egyike volt. Légigyőzelmeinek száma: 153. — **Simsay Tivadar, Kiskunfélegyháza.** A levelezőtagsági felhívást a leventeegyesület címére küldöttük. — **Kinczler Gyula, Ungvár.** Az iskolai aerokör tanárelnöke által aláírt ajánlást kell csak beküldeni a jelentkezéskor. A lapban való leközlésre egy és az igazolványba egy fényképet is küldjetek. Egyetlen fénykép küldése esetén vagy az igazolványt kapjátok megkésve, vagy a lapban való közlés marad el. — **Többeknek.** Szárnyszelvénysorozatunkban sorra fog kerülni minden szelvény, amit a modelező használni tud. Figyeljétek ennek a sorozatnak a hirdetéseit, mindenki megtalálja bennük a neki szükséges szelvényt. — **Kiss Győző, Tiszavárkonyszőlő.** A kérdezett gőzturbina sehol sem kapható. Eladás céljából nem is gyártották. — **Kardos Tibor, Szabadka.** Modeledet a megtaláló a Magyar Aeroszövetség modelező osztályán adta le. Ott átveheted. Tekintve, hogy nem vagy budapesti, legjobb, ha postán érdeklődsz a részletekről. — **Többeknek.** Ismételten kérünk mindenkit, aki a szerkesztőséghez kérdéssel, vagy könyvrendeléssel, esetleg rejtvénymegfejtéssel fordul, hogy minden kérdést, rendelést, megfejtést, külön papírosra írjon, még akkor is, ha azon a papiron csak egy pár sor írás van. Aki ezt nem teszi meg, kérelmének elintézése adminisztrációs okokból késedelmet szenved. — **Hollósy László, Veszprém.** Az elmaradt könyvjutalmat pótlólag elküldöttük. — **Ujváry András, Tokaj.** Kérdéseidre pontos felvilágositást kaphatsz a Magyar Aero Szövetségnél, Budapest, Vigadó-u. 2. Az Ifjú Repülő régebbi példányai kiadóhivatalunknál megrendelhető. — **Gyöngy István, Karcag.** A ragasztószer a kérdezett modelek építésénél és bármilyen model építésénél használható, kapható minden modelezőanyaggal foglalkozó szakkereskedésben. — **Sütő Ferenc, Nagybánya.** A kérdezett izomrepülőgép légcsavaros. Csillapítósíkja nem hiányzik, a képen élével fordul a néző felé és ezért az esetleg gyengébb nyomás miatt nem látszik.



A marosvásárhelyi „Körösi Csoma Sándor" ifjúsági aeroköre jelenti: 1943. november 7-én kedvező időben rendeztük meg az őszi évzáró háziversenyünket. A versenyzők szép eredményeket értek el. Inditás szerint három kategória volt a versenyen: vitorlázó modelek magas starttal, gumimotoros modelek kézistarttal, bottörzsű modelek kézistarttal. Vitorlázó modeleknél első lett Papp József 2 p 25 mp-es eredménnyel. Második Sükösd Zoltán 2 p 2 mp-es eredménnyel, harmadik Botos István 1 p 45 mp-cel. Gumimotoros modelek versenyében az első helyezett Hints Ottó 52 mp-cel. Második Szalontái Antal 38 mp-cel harmadik Sükösd Zoltán 25 mp-cel. Bottörzsű modelek versenyében az első helyezést Lukács Sándor 45 mp-es eredménnyel érte el, a második helyezett Kerekes Gábor modeljének repülési ideje 35 mp volt. A jó eredményt elért modelezők a város előkelőségei által felajánlott értékes könyvjutalmat kaptak. Ez a verseny egyúttal a szabadtéri modelezésnek a záróversenye volt. Az aerokör tagjai most a december 5-én kezdődő nagyszabású házi zárttéri versenyre készülnek.

Jó repülést! Hints Ottó, Ifjú Repülő levelező.

*

A komáromi Szt. Benedekrendi kath. gimnázium „Endresz György aeroköre" 1943. évi november 6-án tartotta meg rendes évi közgyűlését. Ezen a következő tisztikart választotta:

Tanárelnök: Fodor Pál fizika és mennyiségtan tanár, Ifjúsági elnök: Hatvany László. Titkár: Kovács Kálmán. Pénztáros: Saskó Lajos. Könyvtáros: Jakatics István. Jegyző: Kreko Imre. I. műhelyvezető: Bonesek László. II. Műhelyvezető: Szende László.

Munkanap hetente egyszer, a gimnázium fizikai előadótermében. Ugyanitt helyeztük el a tavalyi év folyamán készült modeleket. Az elmult évben Bibó, Taifun, Szittya, Libelle, Kuli, Kukac, Kakuk, Ev 103, Ev 102 és Es 05 modeleket építettünk.

A fenti modelekből az elmult iskolaévben kiállítást rendeztünk, a kiállítást városunk közönsége feltűnően nagy számban látogatta. Dunaállomáson háziversenyt is rendeztünk, legjobb eredményt Bonesek László saját-tervezésű modelje érte el négy perces lejtő feletti vitorlázással.

Bár hely, idő és anyag hiányában még sok nehézséget kell leküzdenünk, a következő iskolai évben még fokozottabb munkát fogunk kifejteni.

Kozmon György Ifjú Repülő levelező.

L e v e l e z ő i n k e t k é r j ü k, h o g y j e l e n t é s e i k h e z a z a e r o k ö r ö k m ű k ö d é s é r ő l m i n é l t ö b b f é n y k é p e t i s c s a t o l j a n a k.



Modelgépiskola Horvátországban. Horvátországban megnyitották a tizenegyedik modelépítő iskolát. Egy ilyen iskolában 360 tanuló tizenhatos csoportokban kap oktatást a repülőgépmodelépitésből 3 hónapig tartó tanfolyamon.

*

Éghetetlen szalma. Modelezőinket is érdekli, amit a Búvár című folyóiratban olvastunk, hogy milyen módon lehet a szalmát éghetetlenné tenni. Az eljárás a következő: 5 súlyrész gipsz, 25 súlyrész ammoniumszulfát és 75 súlyrész víz keverékében áztatjuk meg a szalmát. Jó a következő keverék is: 35 súlyrész, borax, 0,12 súlyrész cinkklorid, 0,25 súlyrész enyv és 35 súlyrész víz. Bevált az alábbi összetétel is: 10 súlyrész hamuzsír, 4 súlyrész ammoniumborát és 100 súlyrész víz. Ha a fenti keverékek valamelyikével pácolják a szalmát, akkor hevítéskor könnyen olvadó káliumborát képződik, amely bevonja a szálakat. Ugyanekkor szénsav és ammoniák is fejlődik és ez meggátolja az égést.

*

A Levente Hírközpont jelenti:

A leventék országos parancsnoka szép ünnepség keretében osztotta ki az idei gyorslevente versenyek dijait. A mai motorizált háború idejében ez a levente-fegyvernem igen népszerű az ifjúság körében és a gyorsleventék lendületes munkája új életre keltette a magyar motorsportot. A gyorsleventék országos ünnepségén vitéz Solymossy Ulászló vezérőrnagy, a leventék országos parancsnoka személyesen adta át a jutalmakat a legkiválóbb gyorsleventéknek. A kerékpárosok évi teljesítményükért, a motorosok pedig a Balaton körüli versenyért kaptak díjakat. Az ünnepség végén másfélórás filmet mutattak be a megjelenteknek a motorsport dicsőséges multjáról.

*

Érdekes cikket közöl a Luftwelt című német folyóirat a Hitler-Jugend tagjainak áldozatos munkájáról a légitámadások okozta károk helyreállítása és a szerencsétlenül jártak megmentése körüli feladatoknál. A 16—18 fiatal diákok komoly katonai szolgálatot is ellátnak és a városok védelmére felállított légvédelmi ütegek legénységének nagyrésze már közülük kerül ki. Az ifjak katonai táborokban és katonai beosztásban élnek, de emellett gondoskodás történik arra is, hogy tanulmányaikat a lehetőségek szerint folytathassák.

*

Korszerű modelszállító kocsit kapnak modelezőink! Most van építés alatt nagyobb tétel oldalkocsis motorkerékpárhoz hasonló megoldású modelszállító kocsi, mely meg fogja oldani a modeleknek versenyekre való kiszállításakor mindig felmerülő nehézségeket.

Előfizetési ára egy évre 6 pengő. Vállalatoknak, jogi személyeknek évi 20 pengő. Egyes szám ára 50 fillér. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VII, Király-u. 93. Telefon: 222—422.

IFJU REPÜLŐ
MEGJELENIK HAVONTA, MINDEN 1-ÉN
Felelős szerkesztő és kiadó:
JÁNOSY ISTVÁN FŐSZERKESZTŐ

Kéziratokat és fényképeket nem őrzünk meg és nem adunk vissza. Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében v á l a s z o l u n k.

A MADÁRSZELVÉNY

általános vonatkozásban az újabb időkben kialakult szelvénytípsokkal. Ezeknek a ma korszerűnek mondható szelvényeknek egyik jellegzetes képviselője a madárszelvény. Különösen az amerikai modelépítés alkalmazza és nem egyszer sikeresen.

A madárszelvény alakja jellegzetes. Aki már látott madárszelvényt, azonnal felismeri az ebbe a családba tartozókat. Csaknem mindegyik erősen ívelt; íveltségük nagyobb, mint a nálunk megszokott szelvényeké. A szelvények legnagyobb vastagságának helye a szokásos egyharmadnál előbb van.

A velük épített modelek sebessége, azonos felületi terheléssel, jelentősen kisebb, mint ha valamilyen nálunk általában használt szelvénnyel épült volna. A madárszelvények polárdiagramm szerinti siklószáma ugyan valamivel rosszabb, mint a mi szelvényeinké, de ez egyúttal nem jelenti azt, hogy a velük épült model siklószáma is rosszabb lesz. (Erre vonatkozott az utolsó számunkban megjelent fejtörő-tétel.) A madárszelvénnyel épített model siklószáma lehet jobb. Hogy miért, annak most nem vágunk elébe, mert a rávonatkozó fejtörő tétel helyes megfejtőjének dolgozatát egyik következő számunkban közölni fogjuk.

Teljesítménymodelek építéséhez madárszelvényeket előnyös alkalmazni, csak az a kérdés, hogy mikor? Láttuk: a madárszelvénnyel épített modelek sebessége kicsi, siklószáma pedig nagyjából azonos a mi modeljeink siklószámával. Ebből a kettőből tudjuk, hol van helye a madárszelvény alkalmazásának termikvitorlázó modeleknél. Lassan repül és keveset merül. A merülősebességben 20% is lehet a nyereség. Mai szelvényeinkkel már legtöbb esetben elérjük a 0,40 m másodpercenkinti merülést. Madárszelvénnyel ugyanakkor a merülés 0,3 m mp körül jár. Ez már annyira kis érték, hogy a model a leggyengébb termiket is fel tudja használni emelkedésre.

De a madárszelvények felhasználási tere nem olyan korlátozott, mint amilyennek látszik. Az amerikai modelezők szép sikerrel alkalmaztak madárszelvényeket parasol-szárnyelrendezésű benzinmotoros modeljeiken. A modelek nagyszerűen emelkednek és elsőrangúan vitorláznak.



Hegyesedő belépőélű, vékonyabb, 6—8% vastag madárszelvények a jelenleg használt szelvényeinknél sokkal alkalmasabbak kis szárnymélységű modelek építésére. Nagyon jól felhasználhatók tehát kisméretű vitorlázómodelek (1400 mm fesztávig) és gumimotoros modelek építésére.

Nemcsak formájuk tér el az általunk használt szelvényekétől, de aerodinamikai szempontokból is különböznek tőlük. A gyakorlatban ez azt jelenti, hogy a madárszelvény nem mindig ad jobb teljesítményt, mint az egyéb szelvények. Teljesítményét csak akkor tudjuk kihasználni, ha már a model tervezésénél eleve számoltunk a madárszelvény eltérő tulajdonságaival. Modelezőink nagyrésze itt követi el a legnagyobb hibát. Nincs megelégedve például gumimotoros modelje teljesítményével és kicseréli a szárnyát. Az új szárnyba „nagyon jóteljesítményű profilt" épít be. A beépítésnél azután csodálkozik, hogy a model egy hajszállal sem jobb, sőt sokszor rosszabb, mint az eredeti szárnnyal. Gondoljunk arra, hogy nincs jó és rossz profil, ez a meghatározás nem szabatos. Az a szelvény, amely egy nagyteljesítményű vitorlázómodelbe építve a lehető legjobbnak bizonyul, egyáltalán nem biztos, hogy jó lesz egy gumimotoros modelben is.

Így állunk a nálunk még teljesen ismeretlen tulajdonságú madárszelvényekkel is. Ez a szelvénytípus teljesen új konstrukciós elgondolásokat kíván, de ezeket figyelembe véve a legjobb teljesítménymodelszelvénytípusunk. Legjobb példa erre a következő számunkban jövő kis „vitorlázó iskolamodel". Méretei alapján csak gyakorló modelnek lehetne tekinteni, teljesítménye azonban megfelel a legjobb közepes vitorlázómodelekének.

Hogyan tervezzünk ezzel a szelvénytípussal modelt és milyen modelek tervezéséhez alkalmas; erről majd a következő számban írunk.

Az ábrán látható madárszelvény Korszerű modelszárnyszelvények (2) című kiadványukból való. Az 5. sz. szelvény amerikai: Grant M—2. A szelvény ennek az eredeti szelvénynek és a Naca 6412. szelvénynek az egyesítéséből származik. Vitorlázó iskolamodelünk szelvényével azonos. *(íjjász)*

Az Ifjú Repülő modelező-iskolája eddig megjelent számai:

1. szám: A gumimotor. Tervezése, kezelése, méretezése és tulajdonságai	1.50
2. szám: Az ifjúság repülőmozgalma honvédelem	2.60
Huba iskolavitorlázómodel	3.20
I R—1 zárólapos lejtővitorlázómodel	3.20
R—2 zárttéri teljesítménymodel	3.20
I R—3 zárttéri papirbevonatú model	2.—
Kisakkumulátor benzinmotoros modelekhez	2.60
Iránytűirányítású modelek	2.50
Teljesítménylégcsavar zárttéri modelek számára	2.—
I R—4 papirmodel tervrajzsorozat	2.—
I R—7 zárttéri szélmalommodel	3.—
Korszerű modelszárnyszelvények (1), (2), (3), (4) à	3.—
I R—6 zárttéri kacsa	2.—
I R—5 teljesítményvitorlázó	3.50

Ismerd meg a háború gépeit:

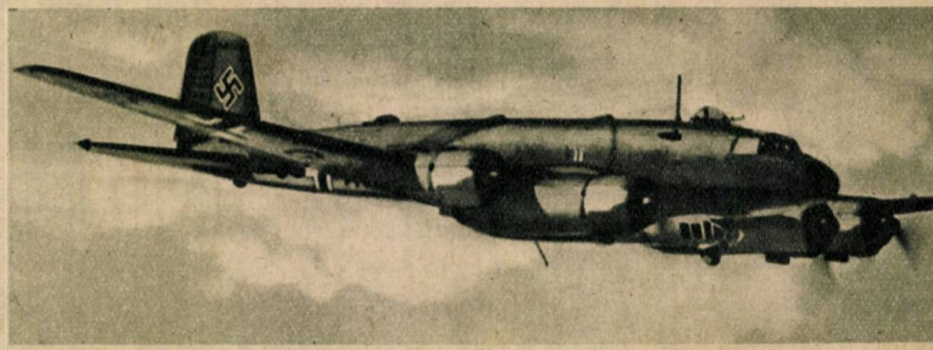
Focke Wulf FW. 200

A Focke Wulf FW. 200. négymotoros gép a híres utasszállító gép, a Condor katonai változata. Régebbi változatát Condor K. jelzéssel említik, az újabb gép neve Kurier. A négymotoros gépet nem csupán katonai feladatokra használják, hanem a német kormány vezetőinek hivatalos futárgépe is ilyen mintájú.

A FW. 200. négymotoros, motorjai régebben Bramo 323. mintájú, 1000 lóerős csillagmotorok voltak, újabban BMW. 801. mintájú 1600 lóerős csillagmotorok. E motorokkal a gép eddigi 430 km/óra legnagyobb sebessége is megfelelően megnőtt, egyben a hasznos teher növelése is lehetővé vált.

A Kurier legjellemzőbb vonásai, melyek a gép felismerését is megkönnyitik: karcsú szárnyú gép, négy szárnymotorral, a törzs alatt áramvonalazott megfigyelőállással, amely nem középen, hanem a törzs egyik oldalán van elhelyezve, természetes oldalkormánya van. Futóműve az újabb gépeken kettős kerekekből áll, természetesen repülés közben bevonható. A törzs tetején egy géppuskaállás van, ezenkívül a törzs alatt levő teknőben van két géppuskaállás. A törzs tetején levő állást az újabb gépeken gépágyútoronnyal helyettesítették.

Pontos adatokat nem ismerünk a gépről, legnagyobb sebessége körülbelül 460 km/óra lehet, repülősúlya pedig 16—18 tonna, ebből 2—3 tonna a bomba. A gép legnagyobb repülőtávolsága 4000 km, ezért elsősorban nagy hatótávolságú tengeri felderítőként alkalmazzák, a német tengeri erőkkel együttműködésben. Gyakran megfordul hazánkban is, futárszolgálatban.



Forrás Nyomdai Műintézet és Kiadóvállalat R.-T. mélynyomása, Budapest, VII, Dohány-utca 12. sz.